Ч27
213

К. ЧАТТЕРТОН

СУДА-ЛОВУШКИ

СУДА-ЛОВУШКИ

Z27-213

К. ЧАТТЕРТОН

СУДА-ЛОВУШКИ

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СССР

МОСКВА 1940 ЛЕНИНГРАД

В книге К. Чаттертона „Суда-ловушки" описывается зарождение нового типа военных кораблей, их оборудование, маскировка и боевые действия на всем протяжении мировой войны 1914—1918 гг., а также общее влияние нового метода противолодочной борьбы англичан на тактические приемы германских подводных лодок в их борьбе с морской торговлей союзников. Книга без сомнения, будет с интересом прочитана командным и начальствующим составом РКВМФ, в первую очередь, конечно, нашими командирами-подводниками и всей советской молодежью.

Сокращенный перевод с английского капитана 1 ранга **А. А. Ждан-Пушкина.**

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
5855 40

Редактор *Г. Сорокин*
Тех. редактор *П. Аксенов*
Корректор *Т. Сокольникова*

Сдано в производство 5/XI 1939 г. Подписано к печати 25/II 1940 г. Формат бумаги 84 × 110. Объем 9½ печ. л. Уч.-авт. 8,18 л. Изд. № 181. В бум. листе 146 000 знак. Заказ № 3754 № Г 127035.
Цена книги 2 р., перепл. 1 р. 50 к.

Адрес изд-ва: Ленинград, здание Гл. Адмиралтейства

Типография „Коминтерн". Ленинград, Красная ул., 1.

ОГЛАВЛЕНИЕ

		Стр.
Глава	*I.* Зарождение судов-ловушек	5
„	*II.* Начало успеха	11
„	*III.* Предприимчивость судов-ловушек	18
„	*IV.* История судна-ловушки „Фернборо“	26
„	*V.* Таинственные парусные корабли	33
„	*VI.* „Мери В. Митчелл“	43
„	*VII.* Боевые действия парусных судов-ловушек	49
„	*VIII.* Подводные лодки и тактика судов-ловушек	57
„	*IX.* Операции судна-ловушки „Пенсхерст“	67
„	*X.* Дальнейшее развитие строительства судов-ловушек	81
„	*XI.* Судно-ловушка „Прайз“	85
„	*XII.* Судьба ловушек Куинстоунской базы	91
„	*XIII.* Бои парусных судов-ловушек с подводными лодками	98
„	*XIV.* Высший этап боевой службы кью-шипов	108
„	*XV.* Жизнь на борту судов-ловушек	119
„	*XVI.* Где подводные лодки, там и суда-ловушки	126
„	*XVII.* Суда-ловушки на последнем этапе войны	135
„	*XVIII.* Последняя фаза деятельности кью-шипов	142

Глава I

ЗАРОЖДЕНИЕ СУДОВ-ЛОВУШЕК

За время минувшей мировой войны боевые действия судов-ловушек, по вполне понятным причинам, не предавались гласности. Теперь же настало время опубликовать полный отчет об операциях этих «таинственных» кораблей.

На судах-ловушках служили офицеры и матросы с кораблей боевого флота, состоявшие на действительной службе, и отставные. С линейных кораблей, из казарм, контор, колоний, со спортивных яхт, рыбачьих судов, лайнеров, парусников, пароходов — отовсюду шли эти моряки на небронированные, тихоходные, легко вооруженные ловушки, изображавшие живую приманку для беспощадного подводного врага. Служба на этих судах требовала высокого мужества, большого военного искусства, глубокого знания морского дела и в высшей степени развитого воображения. Успех боевых операций судов-ловушек зависел от качества личного состава. Медленно рассуждающий, нерешительный командир был бесполезен на судах-ловушках; не к месту там был и несдержанный, легкомысленный человек, безрассудная храбрость которого привела бы к потере корабля и людей. Командир судна-ловушки должен был обладать достоинствами искусного рыболова, спокойного следопыта, предприимчивого охотника, иметь хладнокровие невозмутимого моряка, пылкое воображение романиста и ясный здравый смысл делового человека. Другими словами, необходимыми свойствами этого командира должны были быть разум и мужество. Если сравнительно легко было найти по крайней мере одно из этих качеств у мор-

ских офицеров, то среди многих волонтеров труднее оказывалось отыскать людей, удовлетворяющих требованиям боевой службы. Конечно, в результате боевой тренировки и офицер и матрос действуют быстро, не делая промахов. Управление кораблем в плохую погоду в узких каналах с оживленным движением или на сильном приливном течении делает командира настоящим моряком, заставляет его находить единственное правильное решение в нужную секунду.

Но для службы на судах-ловушках требовалось нечто большее. Месяцев шесть в году ловушки ходили разными курсами в водах Атлантики. Они могли все время находиться в опасной зоне пребывания неприятельских лодок, не обнаруживая никаких признаков противника, и также могли совершенно неожиданно натолкнуться на торпеду.

Только никогда не ослабевающая бдительность вахтенной службы и хладнокровная оценка обстановки давали возможность спасти корабль.

Но с момента выпуска лодкой торпеды боевая схватка только еще начиналась. Следующий этап схватки заключался в том, чтобы заманить лодку, используя судно-ловушку как приманку. Несомненно, что подводная лодка, после неудачной торпедной атаки, будет невидимо следовать за кью-шипом, чтобы снова атаковать его в наиболее удобный для себя момент. Часы ожидания этой атаки изнурительны: вахта следует за вахтой, однако ничего не происходит. Погода меняется, делаясь из хорошей плохой; находит туман, снова становится ясно. И, вдруг, как будто с неба, летят снаряды и начинают падать вблизи ловушки. Наконец вы видите вдали низко погруженного в воду врага, атакующего вас из своих орудий и держащегося вне дальности стрельбы ваших пушек. Некоторые из ваших людей уже выбыли из строя, корабль имеет несколько тяжелых пробоин ниже ватерлинии, и вода вливается внутрь. В довершение всех бед вам доносят о пожаре на полубаке. Следующий снаряд противника разбивает трубу. Что вы будете делать? Будете ли вы продолжать обман, изображая невинного купца, или вы, опустив щиты, поднимете военный флаг и откроете огонь из орудий в тот момент, когда неприятель придет на нужную дистанцию и пеленг?

Как долго еще можно будет играть с неприятелем

в надежде, что он поддастся на обман и сделает то, что вы как раз от него ожидаете? Если ваш корабль тонет, будет ли он держаться на поверхности достаточно долго, чтобы дать вам возможность нанести смертельный удар неприятельской лодке, когда она подойдет к вам поближе?

На эти вопросы должен дать ответ единственный человек — командир судна-ловушки, все время находящийся на мостике под огнем неприятеля.

Если вы умеете владеть собой, когда все вокруг вас потеряли голову; если вы умеете полагаться на себя, когда люди в вас сомневаются; если вы умеете ждать и, ожидая, не уставать — тогда можно определенно утверждать, что вы обладаете теми качествами, которые нужны командиру судна-ловушки. Вы можете быть первоклассным командиром истребителя, легкого крейсера или даже линейного корабля, но для командования судном-ловушкой требуется нечто большее.

Враг искусен, вы должны быть сверхискусны. Вы должны оказаться в состоянии мысленно заглянуть сквозь волнующееся море внутрь боевой рубки неприятельской лодки.

Каковы намерения ее командира? Каково будет следующее его движение? Примите в соображение в быстрых расчетах и условия обстановки: ветер, волну, солнце. Притворитесь, что вы бежите от противника, и проделайте это безукоризненно. Поставьте ваш корабль носом к волне так, чтобы неприятель имел свои орудийные барбеты залитыми волной с наветренного борта и чтобы его орудийная прислуга думала больше о своих мокрых ногах, нежели о точной стрельбе. Затем, когда вы увидите погружение лодки, быстро меняйте курс. Подкиньте в уме вероятное местонахождение неприятеля. Сбросьте серию глубинных бомб по вражескому следу.

Такова картина боевых действий судов-ловушек с неприятельскими лодками.

Потопление германской лодкой «U-9» трех наших крейсеров «Хуг», «Кресси» и «Абукир» 22 сентября 1914 года показало миру, какое сильное орудие нападения представляют подводные лодки. Пять дней спустя первая германская подводная лодка проникла в Дуврский пролив. Это была «U-18», которая атаковала там легкий крейсер «Эттентив». Но первый коммерческий

корабль, британский пароход «Глитра», был потоплен подводной лодкой в Северном море только 20 октября. Шестью днями позже был атакован лодкой французский пароход «Адмирал Гантом», перевозивший бельгийских беженцев.

23 ноября пароход «Малахит» был атакован «U-21» и затонул после пожара. Через три дня еще один пароход «Примо» был потоплен той же «U-21». Стало совершенно ясно, что началась опаснейшая подводная кампания против нашего торгового судоходства. В последний день октября наша авиаматка «Гермес» была взорвана торпедой у Кале, а 11 ноября такая же судьба постигла у Дувра канонерскую лодку «Найгер».

Надо было что-то предпринимать. Вспомогательный патруль с его вооруженными яхтами, траулерами, дрифтерами и моторными судами, истребители и собственные подводные лодки были недостаточны для защиты нашего судоходства. В это время впервые зародилась идея судов-ловушек, хотя они тогда еще так не назывались. Это были суда специальной службы, движение которых в море окружалось такой тайной, что даже личный состав называл их «таинственными кораблями». Идея судов-ловушек была почти одновременно высказана несколькими морскими офицерами и одобрена Адмиралтейством.

Основной план Адмиралтейства заключался в вооружении отдельных коммерческих кораблей и рыбачьих судов легкими скорострельными орудиями и посылке их под нейтральными флагами в крейсерство в районы вероятных встреч с подводными лодками противника. Этот прием был вполне законным с точки зрения международного права, так как предусматривалось, что перед открытием огня по неприятелю нейтральный флаг на ловушке будет спущен и вместо него поднят военный.

Первым таинственным кораблем был пароход «Виттория», вступивший в строй 29 ноября 1914 г. Он имел внешность обычного коммерческого корабля, но был вооружен и патрулировал в тех районах, где были замечены лодки противника. «Виттория» совершенно не испытала боевого счастья и была разоружена в январе 1915 г., ни разу не встретившись с противником.

В январе 1915 г. вступило в строй второе судно-ловушка. Это был пароход «Антверп», который плавал

раньше в Английском канале. Командиром его был назначен лейтенант-коммандор Годфрей Херберт, один из наиболее опытных и способных офицеров-подводников.

Первые операции судов-ловушек проходили в весьма трудной обстановке. Германские лодки в тот период были еще очень осторожны и действовали только наверняка. Проходили день за днем, неделя за неделей, и «Антверп» не находил случая померяться силами с врагом. В конце января 1915 г. неприятель начал расширять район действий своих лодок. Впервые их лодки проложили дорогу в Ирландское море, дойдя до Ливерпуля. 18 февраля была начата подводная блокада. Наши торговые корабли уничтожались в различных местах, но западная часть Английского канала сделалась теперь излюбленной зоной операций германских «U». Под видом коммерческого судна, «Антверп» вышел из Фальмута и проложил курс на запад.

Таким образом, 12 марта 1915 г. в 3 часа дня мы находим его в 12 милях к норду от маяка Бишоп Рок. С «Антверпа» только что заметили подводную лодку,[1] идущую на норд за видневшимся на горизонте пароходом.

Наконец-то у ловушки появились долгожданные шансы на успех!

Двенадцатью минутами позже «Антверп» подошел к парусному судну, на борту которого находились офицеры и команда Эллермановского лайнера «Андалузиан», получившего пробоину в 25 милях от маяка Бишоп Рок. «Антверп» продолжал путь и подошел на четыре мили к лайнеру «Андалузиан», все еще державшемуся на плаву. Однако в этот момент подводная лодка нырнула и больше не появлялась. В апреле 1915 г. «Антверп» был разоружен.

В течение лета 1915 г. небольшой пароход «Лайонс» можно было часто видеть в различных морских портах. Первоначально пароход предназначался для перевозки грузов из одного порта в другой, теперь он охотился за лодками. Я видел его однажды в Лемброкских морских доках, тогда он был с одной трубой. Немного позже я встречал его в иных местах уже с дру-

[1] Это была „U-29“, которую 18 марта уничтожил в Северном море линкор „Дредноут“.

гой окраской и добавочной фальшивой трубой, что делало его похожим на океанский буксир. «Лайонс» также оказался не в состоянии поймать хотя бы одну подводную лодку и закончил свою карьеру судна-ловушки в том же году.

Война продолжалась, торговые транспорты топились, а мы никак не могли принудить германские подводные лодки атаковать наши маскированные корабли.

В чем было дело? Маскировка была применена нами почти с самых первых дней войны. Имелось ли в маскировке судов-ловушек что-либо подозрительное, что выдавало их? Или были другие причины?

В августе 1914 г. адмирал Джеллико ходатайствовал, чтобы вооруженные траулеры не окрашивались в серый цвет, подобно прочим военным кораблям, а сохраняли бы свои рыбачьи номера и марки на трубах, как и в мирное время. Летом 1915 г. замаскированные вооруженные траулеры были посланы на Доггер-банку на поиски неприятельской подводной лодки, которая смогла бы принять их за мирных рыбаков.

В дальнейшем маскировку проводили по новой системе, включавшей взаимодействие вооруженного траулера с буксируемой им погруженной подводной лодкой. Эта мысль зародилась в мае, а уже 23 июня была потоплена «U-40» и 20 июля — «U-23».

В это же время адмиралом Стартин, командовавшим морской базой в Грантоне, был применен другой вариант использования судна-ловушки.

Неприятельские подводные лодки стали задерживать нейтральные коммерческие пароходы в Северном море. Мы замаскировали два больших траулера таким образом, что они походили на небольшие нейтральные торговые суда. Маскировка была сделана так удачно, что один из траулеров обманул даже британских истребителей, принявших его за датский грузовой пароход. Затем суда-ловушки замаскировали под фальшивый палубный груз леса, шлюпки и прочие детали так, чтобы наиболее походить на норвежские грузовые суда. На бизане подняли норвежский флаг, такие же флаги нарисовали на корпусе по обоим бортам. Нейтральные суда свои национальные цвета обычно накрашивали на каждой стороне корпуса, надеясь, что неприятель не спутает их судов с союзными. Замаскированные столь разумно два гран-

тонских траулера «Квикли» и «Гуннер» вышли в Северное море, имея на борту 12-фунтовые орудия. Адмирал Стартин сам находился на одном из этих судов. 20 июля они обнаружили большую подводную лодку, которая с дистанции 1000 ярдов открыла по ним огонь. «Квикли» спустил норвежский флаг, поднял военный, убрал раскрашенную парусину и отвечал из своей 12-фунтовки, а затем и из 6-фунтовки. Снаряд ловушки попал в лодку, из которой стало выходить много дыма. Неприятелю все же удалось уйти. Однако эта встреча доказала, что можно обмануть германские лодки.

Глава II

НАЧАЛО УСПЕХА

Теперь обратимся к району Оркнейских островов, где находился наш Гранд Флит, выходы которого в море совершались в полной тайне.

Для снабжения флота углем, маслом, продовольствием и боеприпасами небольшие угольщики и пароходы-трампы везли свои грузы на север в Скапа Флоу. Эти транспортные корабли, остерегаясь лодок в Северном море, использовали проход у западного побережья. В связи с этим, а также и вследствие появления германских подводных лодок к норд-весту от Шотландии (со времени успешного потопления «Лузитании), решено было послать в этот район специальный угольщик-ловушку. Выбор типа судна-ловушки был несомненно правилен, так как германские лодки довольно часто встречались с безобидными угольщиками в этом районе.

По указаниям адмирала Стенлея Коньвилля, несколько этих маленьких судов летом 1915 г. были приспособлены как ловушки. Одним из них был угольщик «Принц Чарльз», маленький корабль в 373 тонны водоизмещением. До войны его команда состояла из пяти палубных матросов, двух механиков и двух кочегаров. Эти люди пошли добровольно на смелое предприятие. Командиром ловушки был назначен лейтенант Уордлоу, его помощником лейтенант Спеннер; орудийная прислуга состояла из девяти матросов действительной службы.

«Принц Чарльз» был вооружен одной 3-фунтовкой, одной 6-фунтовкой и винтовками.

Закончив в величайшей секретности свое переоборудование, «Принц Чарльз» вечером 21 июля вышел из Лонгхопа с приказанием крейсеровать на тех путях, где недавно были обнаружены подводные лодки. Следуя малым ходом на запад, он встречал очень мало судов. Но 24 июля в 18 час. 20 мин. с «Принца Чарльза», в десяти милях от острова Норс Рона, заметили трехмачтовый корабль, видимо застопоривший ход. Через 15 минут обнаружили подводную лодку, стоявшую вблизи парохода.

Продолжая итти обычным курсом, подобно подлинному угольщику, «Принц Чарльз» тихо продвигался вперед. Военная команда орудий уже собралась за ширмами, а коммерческая выстроилась наготове для спуска шлюпки в нужный момент. Немцы запустили свои дизеля и полным ходом направились к «Принцу Чарльзу». Было уже 7 часов вечера, лодка находилась от ловушки только в трех милях. В тот момент, когда угольщик поднял свой торговый флаг, мимо него с жужжанием пролетел германский снаряд. Дистанция была свыше 1000 ярдов. Лейтенант Уордлоу застопорил машины, повернул корабль носом к зыби, дал три гудка и затем, симулируя поведение коммерческого судна, атакуемого подводной лодкой, приказал команде спустить шлюпки. Неприятель быстро приблизился и выстрелил вторично. Снаряд пролетел между трубой и фок-мачтой и упал в воду с перелетом в 50 ярдов. Когда дистанция уменьшилась до 600 ярдов, лодка развернулась к угольщику бортом, продолжая стрелять. Теперь как раз настало время, когда командир кью-шипа должен был принять серьезное решение.

Следовало ли продолжать обман под угрозой разгрома и вероятной гибели корабля и людей, рассчитывая на то, что подводная лодка подойдет еще ближе, или открыться и рискнуть всем в надежде добиться успеха?

Лейтенант Уордлоу, видя, что неприятель не пойдет на дальнейшее сближение, открыл по лодке огонь из левого орудия. Эффект был замечательный. Команда на лодке сразу же бросилась в боевую рубку.

В это время снаряд «Принца Чарльза» попал в лодку

и разорвался в 20 футах за боевой рубкой в сторону кормы. Неприятельская лодка повернулась и показала другой борт, сделав попытку погрузиться. Но она снова начала всплывать. Угольщик, стреляя с частыми попаданиями, сблизился с ней до 300 ярдов. Немцы вышли на палубу. Лодка садилась в воду кормой. Огонь ловушки еще продолжался, когда нос подводной лодки выскочил из воды, затем лодка внезапно нырнула и исчезла. На поверхности воды остались плавающие люди. «Принц Чарльз» подобрал 15 человек офицеров и команды из тридцати трех.

Так закончилась карьера «U-36». Она вышла в крейсерство из Гельголанда и до встречи с «Принцем Чарльзом» за пять дней успела утопить восемь траулеров и один пароход. В момент прихода «Принца Чарльза» она только что остановила датский пароход «Луиза».

Когда «U-36» сблизилась с «Принцем Чарльзом», немцы сразу же оказались под артиллерийским огнем. Командир лодки отдал приказание погружаться, однако лодка получила уже много попаданий и, не имея возможности спастись уходом на глубину, всплыла на поверхность, продув все систерны. Затем команда бросилась в море, а инженер-механик открыл кингстоны лодки и последним вышел из нее. Снаряды «Принца Чарльза» нанесли «U-36» большие повреждения; три человека было убито. Меткий быстрый огонь англичан привел немцев в замешательство. Таким образом первая внезапная атака судна-ловушки ознаменовалась крупным успехом. Несмотря на то, что лодка была вооружена 14-фунтовой пушкой и несла семь торпед, она оказалась побежденной.

Другим кораблем, приспособленным для той же цели, был «Вала», вступивший в строй в августе 1915 г. Он имел 609 тонн водоизмещения и ход не более 8 узлов. В апреле 1917 г. «Вала» встретился с германской подводной лодкой и одним снарядом попал в неприятеля, после чего лодка погрузилась.

Однажды в середине августа того же года «Вала» вышел из Мильфордской гавани для крейсерства между Фастнетом и Сцилли. В Куинстоуне ожидали его прихода, но он не возвращался, и кью-шипу «Хизер» было отдано приказание итти на поиски «Вала» в Бискайский залив. В течение целой недели в этом районе был ряд

штормов. Все решили, что маленький пароход погиб в дурную погоду: 7 сентября германское правительственное радио известило, что ловушка подводных лодок — английский пароход «Вала» потоплен.

Летом 1915 г. германские подводные лодки в Северном море уничтожили несколько нейтральных торговых шхун. Можно было часто видеть эти прекрасные маленькие шхуны, дюжинами прибывающими в Форс для выгодных торговых оборотов. Неприятеля очень беспокоила наша торговля с нейтральными странами. Подводные лодки старались парализовать эту торговлю, сжигая или уничтожая коммерческие суда на переходе.

Надо было принимать какие-то меры. И кто бы мог подумать, что в наш век пара, стали и мотора вновь возродится парусный корабль для военной службы. Казалось почти нелепым посылать парусное судно сражаться с быстроходными противниками. Однако развитие подводной войны заставило нас прибегнуть к парусникам. Было решено купить 179-тонную шхуну «Тирза», стоявшую в Тайне. Она была старым кораблем, построенным еще в 1865 г. Шхуну переименовали в «Реди». Покупка была окружена большим секретом, чтобы неприятель не мог опознать шхуну в море. Она начала службу судна-ловушки в августе 1915 г. и однажды ночью вышла из Форса с небольшим палубным грузом леса, вооруженная двумя 12-фунтовками. «Реди» имела в запасе мотор, была должным образом замаскирована и укомплектована смелой командой добровольцев.

Под различными вымышленными именами — «Тирза», «Реди», «Пробус», «Элексир» и «Q-30» — этот старый корабль превосходно выполнял работу до конца войны.

Как не восхищаться людьми, которые в эти годы качались на море на маленьком паруснике, наблюдая за неприятелем и хорошо зная его преимущества в скорости, управлении и вооружении! Даже мотор ловушки не был достаточно мощным и обеспечивал управление только при штиле. Подводная лодка могла подойти к паруснику в погруженном состоянии, используя свой перископ; между тем, шхуна все время являлась подозрительной целью, а мачты и паруса выдавали ее присутствие на горизонте. Люди парусных судов-ловушек добровольно подвергались не только мытарствам дурной погоды, но и неудобствам постоянной жизни на борту.

Работа с парусами была утомительна, а плавание у побережья при потушенных маяках крайне опасно. Жизнь на парусных судах была совершенно иной, чем на линейных кораблях с их кают-компаниями, веселым обществом и комфортабельными каютами для отдыха. На линкоре с его мощными турбинами и всеми новейшими навигационными приборами дурная погода не создавала больших неудобств. Не то было на маленьком судне-ловушке, — служба на них быстро изнашивала офицеров и команду. Но боевая обстановка требовала посылки парусников в море.

В августе 1915 г. в Ловестофе подводные лодки противника нанесли очень много вреда местным рыболовным кетчам, и потому было решено вооружить четыре подобных смека, усилив рыболовную команду несколькими матросами действительной службы. Рыбаки ждали только случая отомстить немцам за обиды.

Адмиралтейство не слишком оптимистически оценивало деятельность судов-ловушек. Между тем, в августе произошло событие, совершенно изменившее мнение лордов Адмиралтейства.

В начале 1915 г. Адмиралтейство взяло под ловушку пароход «Баралонг», типичный трамп. В течение шести месяцев он крейсеровал в море и уже наплавал 12 000 миль, когда вечером 12 августа ему представился наконец удобный случай отличиться. Это был исторический день в подводной войне.

В районе между юго-западным берегом Ирландии и западной оконечностью Английского канала было затоплено лодками восемь британских пароходов, включая Уайт-Старовский лайнер «Арабик» водоизмещением 15 801 тонна. Стало совершенно ясно, что здесь действует не одна неприятельская лодка. В надежде встретиться с одной из них, «Баралонг» находился в широте 50°22′ N и долготе 8°7′ W, т. е. около сотни миль к зюйду от Куинстоуна, идя вперед курсом ост. Он был замаскирован под грузовой пароход США. Американские флаги были прикреплены на щитах по обоим бортам. Щиты могли убираться, и материя с флагами падала прочь, как только корабль начинал действия с поднятым военным флагом. В 3 часа дня «Баралонг» заметил пароход, маневрирующий несколько странно, и почти одновременно с этим принял с него радиотелеграмму «SOS».

«Баралонг» сразу же изменил курс по направлению к пароходу, причем оба корабля занимали такое положение, что должны были неизбежно встретиться. В расстоянии около семи миль, «Баралонг» обнаружил подводную лодку, направлявшуюся также к пароходу, который она обстреливала. К этому времени команда парохода, оказавшегося лайнером «Никозиан», гребла уже от него в шлюпках. К ним приближался «Баралонг», а подводная лодка «U-27», имевшая впереди высокой боевой рубки 22-фунтовую пушку и такую же за рубкой, шла таким образом, чтобы пройти по левому борту «Никозиана» навстречу шлюпкам. Команда лодки очевидно хотела помешать «Баралонгу» спасти людей (см. схему рис. 1).

Как только подводная лодка зашла за «Никозиан», «Баралонг», спустил свои американские флаги, поднял военный флаг и навел пушку, ожидая выхода подводной лодки из-за носа «Никозиана». В несколько секунд «U-27» прошла вдоль него. Дистанция была не более 600 ярдов, и 12-фунтовые снаряды, сопровождаемые ружейным огнем, стали попадать в ватерлинию подводной лодки ниже боевой рубки. Прежде чем неприятель смог ответить на огонь ловушки, боевая рубка лодки взлетела в воздух. Немцы, охваченные паникой, бросились в море. Лодка накренилась и через минуту затонула.

Тактика «Баралонга» оказалась простой и вместе с тем очень эффектной. «Никозиан был пробит немецкими снарядами, но «Баралонг» взял его на буксир и отвел в Авонмоут. Несмотря на то, что потерпевший корабль сел носом в воду, а ночью к тому же отдался буксирный конец, «Баралонгу» удалось все-таки благополучно довести его до порта.

При потоплении лодки «U-27» погиб ее командир лейтенант-коммандор Вегенер, один из лучших германских командиров-подводников.

О деталях этого сражения узнали в Германии через США. «Никозиан» вез груз мулов для нашей армии, и некоторые из их проводников были американскими гражданами. Когда проводники вернулись на родину, американские газеты опубликовали рассказы о потоплении «U-27», вызвавшие большую сенсацию.

Успех окончательно убедил командование в ценности судов-ловушек. Несмотря на большую нехватку тор-

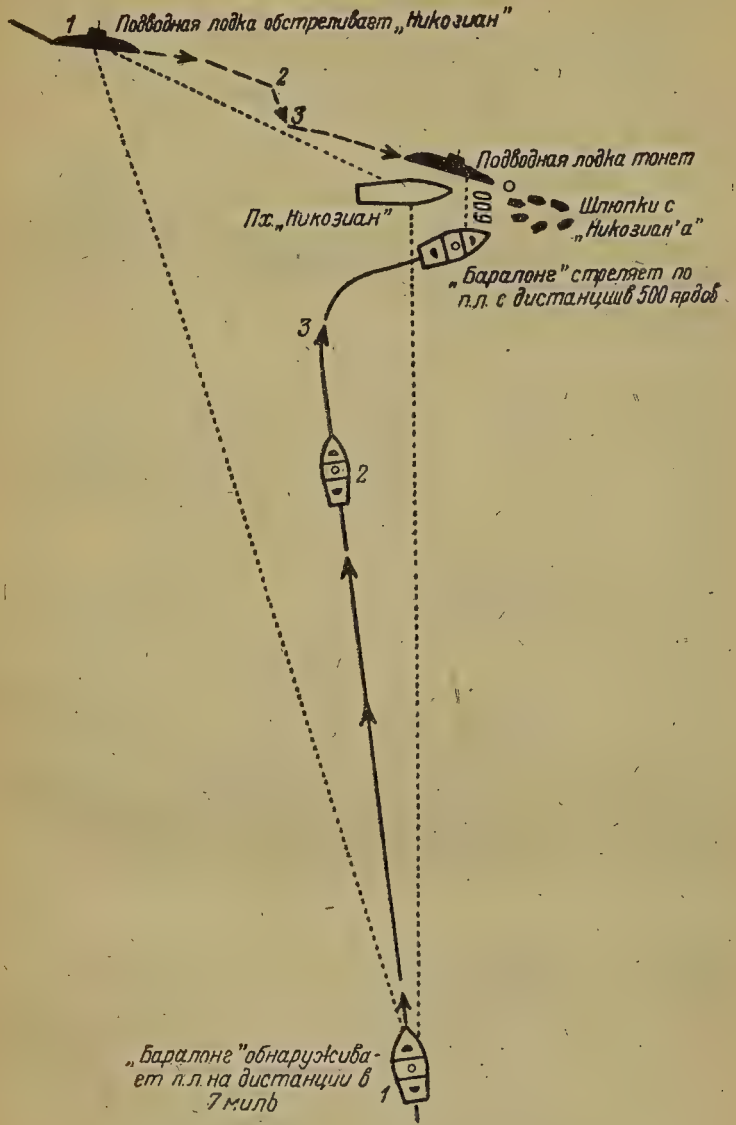


Рис. 1

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

гового тоннажа, было решено взять под ловушки еще несколько пароходов и соответственно их переоборудовать. Был взят и пароход «Лодорер», который под командой Гордона Кемпбелл участвовал в многих схватках. Под именами «Фернборо» и «Q-5» этот пароход был наиболее известен из всех судов-ловушек.

Глава III

ПРЕДПРИИМЧИВОСТЬ СУДОВ-ЛОВУШЕК

Через пять недель после своей победоносной схватки «Баралонг» добился нового успеха. В прессе после войны было определенно установлено, что 14 августа германская лодка «U-27» была потоплена «Вайандре». Команда корабля получила награду 185 фунтов стерлингов. Командир «Вайандре» лейтенант Вильмот Смис получил 170 фунтов за потопление 24 сентября 1915 г. «U-41». Впоследствии раскрылось, что «Баралонг» и «Вайандре» были на самом деле одним и тем же кораблем.

Мы уже видели, каким образом ловушка утопила «U-27». Весьма схожая тактика другого судна-ловушки почти в том же районе привела к подобным результатам.

«U-41» вышла из Вильгельмсгафена 12 сентября в свой четвертый поход. Ею командовал лейтенант Ханзен, который 23 сентября потопил три британских парохода, каждый около 4000 тонн, приблизительно в восьмидесяти милях к зюйд-осту от Фастнета.

Известие о первом потоплении дошло до «Баралонга» (официально «Вайандре») в Фальмуте. Ловушка вышла в море и после обхода Лизарда легла на курс, который при счастливом совпадении должен был перехватить лодку, если она действовала в направлении Ушаста. Прошла ночь. На следующее утро британский пароход «Урбино» (6651 тонна) линии Вильсон был атакован той же «U-41» в 67 милях на зюйд-вест от Бишоп-Рока. В 9 час. 45 мин. утра подошел «Баралонг» и обнаружил на расстоянии 8 миль впереди горящий «Урбино». Корабль имел большой крен и травил пар. «Баралонг» приготовился к действиям. Команда «Урбино» уже была

вынуждена сесть в шлюпки, а лодка с дистанции в 200 ярдов выпустила в него пять снарядов.

На дистанции пяти миль на «Баралонге» увидели боевую рубку лодки, в тот момент, когда она погружалась. «Баралонг» изменил курс к зюйду, чтобы принудить врага, если он намеревался атаковать, всплыть на поверхность и использовать дизеля. Эта хитрость удалась. Вскоре «U-41» всплыла на поверхность и пошла полным ходом догонять англичан. «Баралонг» поднял флаг США, на что немцы дали сигнал: «Остановиться немедленно». «Баралонг» остановился, но, используя машины, осторожно уменьшал дистанцию. Следующим сигналом неприятель потребовал прислать документы на подводную лодку. В этот момент оба корабля находились на расстоянии около двух с половиной миль друг от друга. С «Баралонга» крайне медленно ответили на сигнал, однако поворотили носом на врага и изобразили стремление спустить шлюпку с борта, обращенного к неприятелю. На борту лодки уже было изготовлено носовое орудие; обер-лейтенант Кромптон находился на палубе для управления стрельбой. Но Ханзен был введен в заблуждение маневрированием Вильмот Смиса, который стремился выиграть наветренное положение. Приведя подводную лодку на 2 румба справа по носу, «Баралонг» продвигался так, чтобы держать ее в этом положении. Оба противника сближались до дистанции 700 ярдов.

Все это время каждый человек на «Баралонге» находился на своем посту. На корабле не наблюдалось никакого движения, которое каким-нибудь образом могло бы внушить подозрение неприятелю. С лодки видимо рассматривали детали, желая убедиться, что это — нейтральный корабль.

На «Баралонге» переложили рули направо с таким расчетом, чтобы показалось, что он разворачивается для спуска с корабля шлюпки с подветренной стороны. Но когда «Баралонг» развернулся настолько, чтобы навести орудие правого борта и кормовое, ширмы упали, взлетел военный флаг, одновременно последовал сильный огонь с дистанции в 500 ярдов, сопровождаемый ружейным огнем пехоты с полуюта. Неприятель был так ошеломлен, что успел сделать только один залп и тот с большим перелетом. Второй залп с «Баралонга» попал прямо в основание боевой рубки лодки, остальные сна-

ряды попали в лодку с абсолютной точностью. Охваченные паникой немцы бросили орудия и кинулись к люку боевой рубки. Вскоре один из снарядов попал в боевую рубку и разорвал на куски Ханзена и шесть человек команды. После ряда попаданий «U-41» накренилась на левый борт и погрузилась. Но уход под воду был бесполезен, лодка имела большую течь, а ее трюмные помпы перестали действовать. Лодка падала на страшную глубину. Когда цистерны в лодке были продуты сжатым воздухом, она поднялась на поверхность. Сначала всплыл нос, затем верхняя часть боевой рубки. Но через несколько мгновений из лодки вырвались большие клубы дыма и пара, и она вновь быстро исчезла под водой (см. схему рис. 2).

На том месте, где затонула «U-41», всплыл большой пузырь воздуха и жидкого топлива. Видимо переборки лодки на глубине 75 сажен были смяты давлением воды. Через люк успели выскочить только Кромптон, тяжело раненый при входе в боевую рубку, и рулевой. Вся остальная команда из пяти офицеров и двадцати пяти матросов погибла.

В то же время «Урбино», находясь на пути из Нью-Йорка в Гуль, затонул от пробоин, и «Баралонг» подобрал со шлюпок всю его команду из сорока двух человек во главе с капитаном. «Баралонг» пошел по направлению к Фальмуту, куда прибыл рано утром на следующий день.

Вторая победа «Баралонга» возбудила в Германии новую волну негодования. Германская пресса отнеслась к потоплению «U-41», как к акту убийства.

Против нас были сосредоточены лучшие силы германского подводного флота. «U-41», например, имела 200 фут. длины и максимальную скорость в 14 узлов, с районом плавания в 5500 миль при 10 узлах. Она была вооружена двумя пушками и восьмью торпедами и являлась страшной угрозой нашему флоту.

Той же осенью под кью-шипы приспособили еще четыре угольщика. Они вместе с «Баралонгом» были посланы в Средиземное море. Как раз в тот момент, когда подводная война затихла в северных водах, на Средиземном море она приняла весьма серьезные формы. Дипломатические отношения между Германией и США после потопления «Лузитании» и затем «Арабика» стали

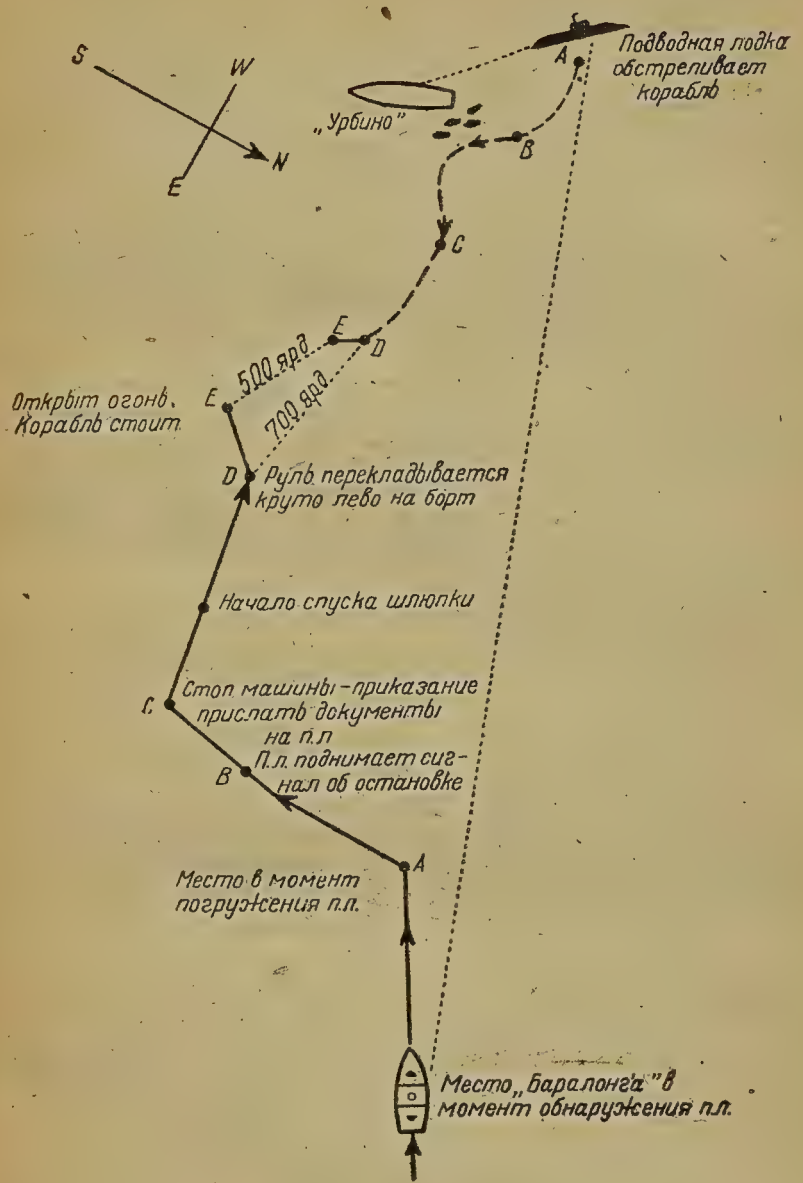

S
W
N
E
„Урбино"
A
Подводная лодка обстреливает корабль
B
C
E
D
500 ярд.
700 ярд.
Открыт огонь. Корабль стоит
Рулъ перекладывается круто лево на борт
Начало спуска шлюпки
Стоп машины – приказание прислать документы на п.л.
П.л. поднимает сигнал об остановке
Место в момент погружения п.л.
Место „Баралонга" в момент обнаружения п.л.

Рис. 2.

напряженными, поэтому Германия принуждена была подчиниться американским требованиям об ограничении подводной войны. После переговоров, с 24 сентября до 20 декабря 1915 г., германскими подводными лодками не было потоплено ни одного корабля. В конце декабря у Ирландии германские подводные лодки несколько активизировали свои действия, но затем снова наступила тишина до 1 марта 1916 г., когда Германия начала вновь усиленную подводную войну. Она велась только до 8 мая и не возобновлялась впоследствии до 5 июля 1916 г.

Этого нельзя забывать, так как нельзя себе представить тяжелых монотонных недель и месяцев крейсерства судов-ловушек, когда они не видели ни одной подводной лодки, не получали ничего, кроме неопределенных донесений, а среди команд появлялось чувство разочарования.

Необходимо рассказать о действиях судов-ловушек в Средиземном море в течение зимы, когда неприятель пытался перерезать наши пути сообщения с Дарданеллами.

В конце 1915 г. под ловушку был приспособлен пароход «Маргит». 17 января 1916 г., находясь в широте 35°34′ N, долготе 17°38′ Ost по пути к Мальте, он получил радиосигнал «SOS». «Маргит» поспешил на помощь. Вскоре стали видны всплески снарядов, падающих около парохода «Барон Непир», находящегося в 5 милях к зюйду. Командиром «Маргит» был лейтенант Ходзон, он поднял голландский флаг и изменил курс по направлению к «Барону Непиру». Пароход продолжал подавать сигналы о том, что он обстреливается подводной лодкой. Когда «Маргит» прошел две мили, лодка перенесла огонь на него. Командир ловушки вел судно, лежа ничком на мостике и глядя через трещины в его обвесе. Желая обмануть врага, он изобразил уход команды с корабля и поднял международный сигнал: «Я остановился». Прислуга орудий, под командой лейтенанта Твиди, оставалась спрятанной на своих постах. Таким же образом были размещены стрелки на полубаке и в корме.

После того, как партия паники была спущена в шлюпки, неприятель оказался вполне удовлетворенным и прекратил обстрел. Лодка погрузилась и затем через

четверть часа появилась в 800 ярдах в стороне, выставив над водой два фута перископа. Все более убеждаясь, что перед ней не ловушка, лодка в погруженном состоянии прошла в 50 ярдах от левого борта «Маргит» и затем вокруг корабля, внимательно его осматривая. Наконец окончательно решив, что все обстоит благополучно, командир лодки направился к шлюпке с «Маргит», находившейся в тысяче ярдов в стороне и всплыл на поверхность. На палубе лодки показались три человека, был поднят германский флаг. Шлюпке дали знак приблизиться. Дело дошло до того предела, дальше которого лейтенант Ходзон не считал желательным итти. Отдав приказание спустить ширмы, открыть огонь и поднять военный флаг, он начал атаку на неприятеля. Подводная лодка погрузилась, огонь был прекращен, и «Маргит» подошел к своей шлюпке. Когда шлюп-тали были заведены, лодка, видимо находясь в затруднительном положении, показала свою боевую рубку. «Маргит» еще раз открыл огонь, неприятель снова погрузился. Подводная лодка не погибла, поэтому до полудня офицеры и команда ловушки были вынуждены оставаться в полной неизвестности. Даже и после окончательного исчезновения лодки, «Маргит» оставался на месте около трех часов, ожидая ее возвращения.

В то время как «Барон Непир» был атакован, пароход «Барон Андроссан» случайно проходил вблизи и видел снаряды, падающие вокруг, но из-за малого хода не мог прийти на помощь. Если лодка и не была уничтожена, то все же «Маргит» спас пароход «Барон Непир» и заставил неприятеля прекратить нападение (см. схему рис. 3).

Теперь надлежит упомянуть об «Уеррибии». Этот корабль, водоизмещением 3848 тонн, вышел из Порт-Саида для крейсерства на торговом пути Мальта—Египет. Он принял балласт в 2600 тонн песку. Около 9 часов утра 9 февраля 1916 г. «Уеррибии» шел своим курсом, когда перехватил сигнал по радио о том, что пароход «Спрингвелл» в 5593 тонны был взорван торпедой и тонул носом. Гибнущее судно вскоре обнаружили; его оставляли уже последние шлюпки. Место гибели находилось приблизительно в шестидесяти милях от Крита. Погода стояла чудесная. Спокойное море, хорошая видимость. Действительно лучший день для артиллерий-

ской стрельбы. Около 10 час. 15 мин. «Уеррибии» повернул по направлению к четырем шлюпкам, взял от них информацию, осмотрел положение «Спрингвелл» и вскоре опять повернул. В этот момент, совершенно внезапно, большая подводная лодка появилась на поверхности на расстоянии 5000 ярдов справа по носу «Уеррибии» и подошла близко к «Спрингвелл», возможно для того, чтобы воспрепятствовать команде «Уеррибии» спасти тонущий корабль (см. схему рис. 4).

Рис. 3.

На судне-ловушке прозвучал сигнал тревоги, но на подводной лодке люди уже подбежали к своим двум орудиям и открыли огонь. Затем «Уеррибии» развернулся и изобразил бегство. Третий выстрел неприятеля попал в корабль, были опасения, что взрыв вывел из строя одного человека из орудийной прислуги, но к счастью попадание оказалось несколько дальше в корму. Командиру «Уеррибии» стало ясно, что неприятель не намерен позволить ему разыгрывать сцену с оставлением корабля, а решил прямо утопить его. Быстрый и точный огонь лодки был ясно направлен на шлюпки «Уеррибии» и две из них вскоре были пробиты. Командиру ловушки предстояло быстро решить, какой тактики теперь следует держаться, и он решил обнаружить истинный характер ловушки и открыть огонь. Через 10 секунд его 4-дюймовая пушка уже стреляла с дистанции 4000 ярдов. После шести залпов с судна-ловушки, неприятель прекратил огонь. Восьмой залп, казалось, попал

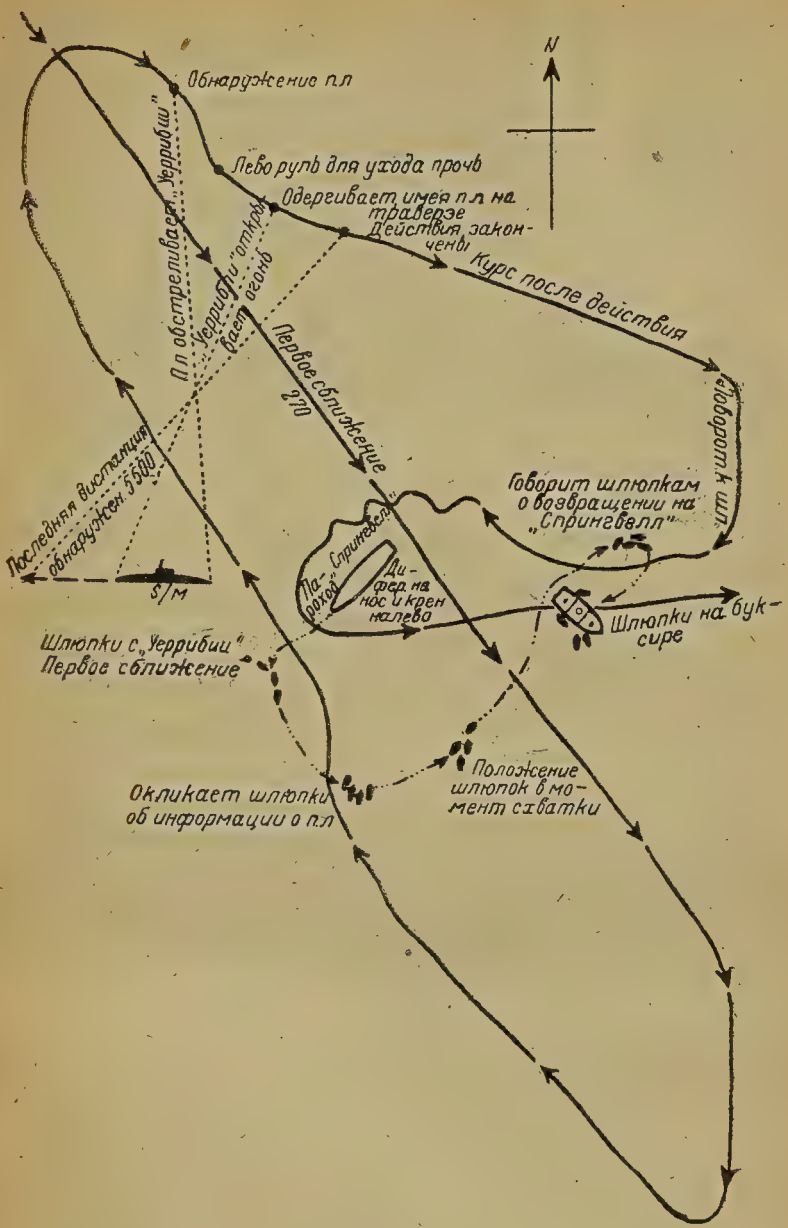

N
Обнаружение п.л
Лево руль для ухода прочь
Одергивает имея п.л на траверзе
Действия закончены
Курс после действия
Поворот к шл.
Говорит шлюпкам о возвращении на „Спрингвелл"
Шлюпки на буксире
Дифер на нос и крен налево
„Спрингвелл"
„Пароход"
Первое сближение
270
Уеррибии „открывает огонь"
П.л обстреливает „Уеррибии"
Последняя дистанция обнаружен. 5500
S/M
Шлюпки с „Уеррибии"
Первое сближение
Окликает шлюпки об информации о п.л
Положение шлюпок в момент схватки

Рис. 4.

за боевую рубку лодки. Она окуталась клубами дыма, но дымовая завеса оказалась только маневром для избавления от опасности.

«Спрингвелл» был подорван торпедой и вечером затонул. Команду, находившуюся на шлюпках, подобрала ловушка.

На этот раз тактика проницательного германского командира не дала возможности ловушке добиться успеха. Качество маскировки не возбуждало сомнений. Капитан коммерческого корабля, свидетель сражения, отзывался об «Уеррибии» как о старом трампе, стрелявшем по лодке. Получить такой отзыв было величайшим комплиментом для любого судна-ловушки.

Из опыта сражений ловушек с лодками в различных районах определили то стандартное оборудование, которым должен быть снабжен любой кью-шип.

Неприятель был лучше вооружен. Необходимо было довооружить ловушки, по крайней мере, одной новейшей 4-дюймовой пушкой, в дополнение к 12-фунтовкам, тем более что бои на больших дистанциях, в особенности в Средиземном море, были весьма вероятными, так как неприятель не всегда соглашался сближаться на более короткие дистанции. Кроме того, было в высшей степени важно, чтобы ловушка оставалась на плаву, будучи даже серьезно поврежденной. Неприятель мог предполагать, что ловушка находится на краю гибели, это давало ему полную возможность сблизиться, чтобы узнать ее название. Следовательно эти корабли должны были иметь груз боченков или леса.

Глава IV

ИСТОРИЯ СУДНА-ЛОВУШКИ «ФЕРНБОРО»

В конце февраля 1916 г. я возвращался из отпуска на свой корабль, который стоял в Куинстоуне для чистки котлов. На пароходе я разговорился с младшим лейтенантом-коммандором, который также возвращался на свой корабль в Куинстоун. Во время пути вдоль Ирландии мы говорили о многих вещах, но слова этого спокойного молчаливого офицера не так сильно волновали меня; значительно большее впечатление оста-

вляли его недомолвки. Отгадка названия его корабля заняла у меня много времени. Я был уверен, что знаю большинство командиров шлюпок, траулеров и дрифтеров, оперировавших у зюйдового и зюйд-вестового побережья Ирландии, но никогда раньше я не видел этого офицера и не слышал его имени. В начале войны он был неизвестен публике, но теперь его имя известно в любом флоте мира.

Это был лейтенант-коммандор Гордон Кемпбелл, который перед войной командовал устаревшим миноносцем, базировавшимся на Девонпорт. В октябре 1915 г. лейтенант Кемпбелл приспособил трамп «Лодорер» в Девонпорте под кью-шип, но на переходе оттуда в Куинстоун переименовал его в «Фернборо». Во время зимы маленькая ловушка «Фернборо» переносила шторм за штормом, а ее молодой капитан, носивший одежду типичного шкипера трампа, вместе со своей командой был все время настороже, ожидая благоприятного случая для боя.

1 марта 1916 г. немцы возобновили подводную войну, затихшую после потопления «U-41». В течение первых недель марта подводными лодками были потоплены у Ирландского побережья три парохода и один парусник. Утром 22 марта «Фернборо» шел из Куинстоуна 8-узловым ходом к вестовому берегу Ирландии и в 6 час. 40 мин. находился в широте 51°54′ N и долготе 10°53′ W. В этот момент один из матросов заметил подводную лодку, находившуюся в надводном положении слева по носу, на расстоянии около пяти миль. Через несколько минут она погрузилась, но «Фернборо», не обращая на нее внимания, продолжал итти вперед тем же курсом. Лодка явно решила утопить старый трамп, так как через двадцать минут она выстрелила по нему торпедой, прошедшей так близко под носом корабля, что под полубаком были видны воздушные пузыри. Несколькими минутами позже лодка всплыла на поверхность в 1000 ярдах за кормой «Фернборо», переходя с правого борта ловушки на левый. Затем в полупогруженном состоянии она выстрелила один раз под нос ловушке.

«Фернборо» застопорил машину, стравил пар. Партии паники, состоявшей из кочегаров и свободных людей, было приказано оставить корабль. Шлюпка под командой механика покинула «Фернборо». Неприятель подо-

шел к ловушке на 800 ярдов. На борту покинутого корабля не было видно ни одного человеческого существа. Каждый лежал укрытым в полной готовности к действию, а Кемпбелл спокойно наблюдал за движениями неприятеля. Через несколько минут с лодки выстрелили, причем снаряд упал с недолетом в 50 ярдов.

Пришло время действовать и ловушке.

Один из встретившихся противников был несомненно приговорен, и его участь должна была решиться в течение нескольких минут. Не могло быть и речи о затяжном сражении, следовало ожидать только короткого яростного удара. Кемпбелл, укрытый на командном пункте, знал, что он может положиться на каждого человека своей команды, и что они ожидают только его приказания.

После подъема на ловушке военного флага, последовал приказ: «Открыть огонь». Из трех 12-фунтовок полетел вихрь снарядов, сопровождаемый огнем винтовок и пулемета. В это утро видимость была плохой, но стрельба натренированной команды оказалась столь точной, что лодка сразу же получила сильные повреждения и начала медленно тонуть. Заметив это, Кэмпбелл решил нанести ей сильный удар, прошел полным ходом над местом ее погружения и сбросил глубинную бомбу. Взрыв бомбы сильно встряхнул лодку, вскоре лодка снова показалась на поверхности почти в вертикальном положении, причем носовая часть ее до боевой рубки вышла из воды. Можно было невооруженным глазом рассмотреть большую пробоину в носу лодки; один из ее перископов был сбит. Ловушка возобновила огонь из кормового орудия, добилась еще пяти попаданий в основание боевой рубки и, таким образом, окончательно потопила лодку. Затем она снова прошла над местом гибели лодки, сбросила еще две бомбы, после чего на поверхность всплыло большое количество масла и дерева.

Так погибла «U-68», имевшая 17-узловую скорость хода, вооруженная одной 4-дюймовкой, одной 28-фунтовкой, пулеметом, одиннадцатью торпедами и обладавшая дальностью плавания в 11 тысяч миль.

Блестящий успех ловушки «Фернборо» приободрил все патрульные суда, действовавшие у Ирландского побережья.

Менее чем через месяц после этого события «Фернборо» снова встретился с лодкой при обстоятельствах еще более тяжелых. Подводной лодке удалось впоследствии достичь Германии, хотя она и была весьма сильно повреждена и едва избежала окончательного уничтожения.

По свидетельству очевидца, бой разыгрался у западного побережья Ирландии. В 6 час. 30 мин. вечера 15 апреля 1916 г. «Фернборо» продвигался к северу, делая 5 узлов. Коммандор Кемпбелл надеялся перехватить германскую лодку, о присутствии которой у Оркнеев было сообщено 13 числа и которая, вероятно, опускалась к западному Ирландскому побережью.

Море было спокойно, погода стояла мглистая. В двух милях в стороне по правому борту был виден пароход.

Внезапно между двумя пароходами всплыла на поверхность подводная лодка. Кемпбелл, не обращая на нее внимания, притворился ожидающим международного сигнала: «Доставьте свои документы ко мне на борт». Благодаря туману было трудно разобрать поднимаемый на лодке сигнал. Между тем Кемпбелл остановил свой корабль и, подобно напуганному трампу, стравил пар. Однако он спокойно поддерживал движение судна вперед, чтобы сблизиться с неприятелем и избежать разворота корабля вдоль тяжелой атлантической зыби. Вблизи находилась окрашенная в светлосерый цвет лодка около 300 фут. длины, с очень большой боевой рубкой посередине, одним орудием на носу, другим на корме.

В ответ на германский сигнал «Фернборо», держа свой ответный вымпел приспущенным, показал флагами: «Не могу разобрать ваш сигнал». Вся эта искусственная проволочка была необходима для кью-шипа, так как давала возможность втихомолку сблизиться с лодкой на малую дистанцию. В свою очередь лодка тоже подошла ближе к «Фернборо», имея свое носовое орудие уже изготовленным к бою. Трамп поднял сигнал: «Я посылаю шлюпку с судовыми документами». Шлюпка у мостика была вывалена, и было видно, как Кемпбелл отдавал офицеру документы для передачи их на лодку. Было уже 6 час. 40 мин. когда немцы выстрелили. Снаряд пролетел над кораблем, не нанеся никакого вреда, но придуманный Кемпбеллом план все-таки провалился.

Один из матросов «Фернборо» услышав звук орудийного выстрела, подумал, что кью-шип открыл огонь, и тоже выстрелил. Эта ошибка заставила Кемпбелла открыть немедленно действия. Он сразу же поднял военный флаг и приказал начать стрельбу. Дистанция уменьшилась до 1000 ярдов, и ловушка пошла полным ходом (см. схему рис. 5).

Неприятель находился около румба от правого траверза, но, когда схватка началась, лодка была приведена на траверз ловушки. 12-фунтовки кью-шипа быстро дали ряд залпов, сопровождавшихся огнем 6-фунтовок, а так-

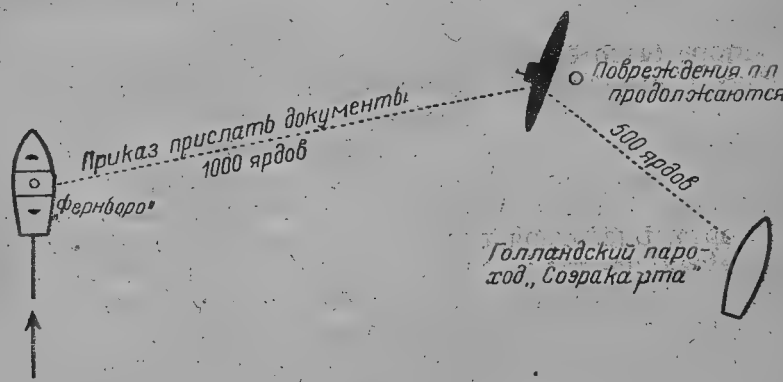


Рис. 5.

же пулеметным и ружейным. Лодка сразу же стала получать повреждения и окончательно погрузилась за дымовой завесой в исключительно рискованном положении, которое должно было оказать большое влияние на ее команду.[1]

Сбросив глубинные бомбы, «Фернборо» подошел к иностранному кораблю, который стоял без хода в 500 ярдах, и обнаружил, что это был голландский пароход «Соэракарта». Голландский капитан, видимо жалея беспомощный на вид трамп, предложил Кемпбеллу свою помощь. Пароход шел из голландской Ост-Индии в Роттердам, через Фальмут и Киркоулл. Заметив его, подводная лодка подняла обычный сигнал: «Прислать

[1] Очевидно с большим диферентом на нос или на корму. *(Прим. ред.)*

документы на борт». Голландец спустил шлюпку и приготовился грести к немцам; в это время подошел грязный угольщик «Фернборо» с белой полосой на трубе. Каково же было удивление команды «Соэракарта», когда с угольщика полетели снаряд за снарядом; один из них попал в боевую рубку лодки. В двух милях в стороне находился в патруле вооруженный траулер, который, услышав стрельбу, сыграл боевую тревогу и полным ходом пошел вперед. Через 10 минут он почувствовал два удара от разрыва двух глубинных бомб, сброшенных «Фернборо».

Весной 1916 г. четыре опытные ловушки «Фернборо», «Зильфа», «Вала» и «Пенхерст» вышли из Куинстоунского порта. Они крейсеровали у южного и юго-западного ирландского побережья между Мильфорд Хавен и Сцилли, у западных подходов к Английскому каналу и в Ирландском море вплоть до севера Ирландии.

Вскоре к ним были прибавлены еще четыре ловушки. Они крейсеровали вдоль путей коммерческих судов в Атлантике на запад вплоть до долготы 17° W на юг, до середины Бискайского залива, на восток до острова Уайт и на север до Гебрид, другими словами, покрывая все районы, где только могли появиться германские лодки. Среди этих восьми судов был пароход «Карриган-Хед», которым командовал Годфрей Херберт, ранее командир «Антверп».

«Карриган-Хед» был прекрасным кораблем, водоизмещением 4201 тонна. Для придания непотопляемости, его наполнили пустыми боченками и лесом. Судя по словам Херберта, это был весьма пригодный корабль. Внизу в трюмах лес был сложен с такой предусмотрительностью, что должно было пройти значительное время, прежде чем он мог затонуть. Я хорошо помню, что при обходе палубы этого корабля было почти невозможно обнаружить большое 4-дюймовое орудие и две 12-фунтовки. Поэтому нет ничего удивительного, что 9 сентября 1916 г. подводная лодка не заподозрила в «Карриган Хеде» судно-ловушку. Незадолго до наступления вечера того же дня «Карриган-Хед», находясь в 60 милях к зюйд-весту от Лизардо, справа по носу на дистанции 2000 ярдов обнаружил лодку. Неприятель поднял какой-то флажный сигнал, но его не разобрали. Решили, что сигнал означал приказание остановиться. Па-

роход лег в дрейф, а капитан вызвал к спасательной шлюпке кочегаров, не находившихся на вахте, так как все это время лодка, имевшая два орудия, обстреливала корабль. Спустив спасательную шлюпку с правого борта на половину до воды, кью-шип изобразил попытку к бегству, пошел полным ходом вперед, повернул влево и привел неприятеля прямо за корму. Немцы вели беглый огонь, много снарядов пролетело через мостик, один пробил полубак и ранил двух человек. Другой снаряд попал в кают-компанию мехников и легко ранил механика. Этот же снаряд перебил провода, ведущие в радиорубку.

Когда значительное количество снарядов упало в нескольких футах от корабля, Херберт решил изобразить сдачу: поднял на фалах вымпел международного свода, повернул на восемь румбов влево с намерением открыть огонь по лодке, которая теперь полностью всплыла и представляла собой хорошую цель. Но, повернув влево, «Карриган-Хед» оказался поставленным лагом к зыби и стал сильно качаться. Пришлось переложить руль, для того чтобы поставить ловушку против волны. В 6 час. 50 мин. неприятель находился на дистанции 1500 ярдов. И хотя обе спасательные шлюпки были спущены, лодка вела непрерывный огонь. Через три минуты Херберт решил расшифровать себя и атаковать противника. Идя полным ходом вперед, он дал семь залпов, из которых один видимо попал в цель. Лодка сразу же погрузилась. Придя на место погружения, кью-шип сбросил глубинные бомбы. Лодка не погибла, но и не всплывала больше на поверхность. Однако, через полтора часа она потопила у Сцилли норвежский пароход «Лодзен».

Поведение неприятеля во всех случаях встречи с ловушками было одинаково. При атаке он сейчас же прерывал схватку и спасался, погружаясь, и только в редких случаях проявлял желание сражаться до конца.

По характеру своей службы офицеры кью-шипов стали обособленной группой. Их уход в море держался в глубоком секрете. Обычно это происходило в ночное время или ранним утром. Ловушки действовали отдельными единицами, и районы их крейсерства постоянно менялись. Команды ловушек выходили в море в странной одежде, на берегу обычно носили партикулярное платье. Странным было появление на улице здорового человека

не в военной форме, это возбуждало насмешливые замечания прохожих. Некоторые офицеры кью-шипов попадали в забавное и неловкое положение. Вернувшись в порт после тяжелого крейсерства в море и предвкушая приятный отдых на несколько дней, они сталкивались с каким-нибудь старым приятелем и вынуждены были выслушивать обидные замечания. В таких случаях трудно было сохранить секретность. Кто мог ручаться, что человек, находящийся в двух шагах в стороне, не шпион, который подвергнет опасности кью-шип и его команду в следующий же выход в море. Таким образом, жизнь личного состава кью-шипов требовала еще и большой выдержки на берегу.

Глава V

«ТАИНСТВЕННЫЕ» ПАРУСНЫЕ КОРАБЛИ

Многие думают, что парусные суда-ловушки были обречены на очень короткое существование. Работа их проходила в особо трудной обстановке и требовала большого морского искусства, но эти «таинственные» корабли храбро шли атаковать неприятеля.

Вооруженные смеки из Ловестофта в 1916 г. имели весьма жаркие схватки с германскими лодками и приводили немцев в бешенство. Положение неприятеля действительно было трудным. Лодки видели много рассеянных у побережья парусных смеков, каждый из которых мирно занимался ловлей рыбы, и в то же время любой из них мог оказаться врагом, готовым потопить лодку артиллерийским огнем. Это обстоятельство порождало крайнее подозрение, которое делало и без того бдительного германского командира-подводника очень осторожным при сближении с судами. Немцев раздражали небольшие парусные суда, имевшие наглость состязаться с мощными современными кораблями под командой морских офицеров.

Одним из таких смеков был «Телезия», вооруженный только одной 3-фунтовкой. Он плавал под командой шкипера Уортон, который действовал исключительно точно. В марте 1916 г. смек занимался рыбной ловлей примерно в тридцати пяти милях к зюйд-осту от Ловестофта. Около полудня, в трех милях от себя, он заме-

тил лодку, идущую на норд-ост. В 13 час. 30 мин. немцы, проявляя осторожность, внимательно осмотрели смек перед атакой, высовывая только кончик своего перископа. Часом позже лодка вернулась взглянуть еще раз на смек и затем исчезла до 16 час. 30 мин., затем она снова появилась с норд-оста. Дойдя до дистанции 300 ярдов, лодка атаковала смек торпедой, но промахнулась. Если бы торпеда попала, то ловушка была бы разорвана на куски. Уортон сделал из пушки пятнадцать выстрелов по перископу, т. е. по единственной части лодки, которую он мог видеть. Неприятель исчез, но через полчаса вернулся снова, причем на этот раз перископ показался с правого борта и двигался прямо на смек. Лодка снова выстрелила по нему торпедой, которая к счастью прошла в сорока футах за кормой. На дистанции в 75 ярдов смек выпустил два снаряда по неприятелю, показавшему над водой свою палубу. Первый выстрел, видимо, попал в боевую рубку, затем стала видна выходящая из воды передняя часть корпуса лодки. Второй выстрел попал между боевой рубкой и люком. Лодка получила большой диферент на нос, обнажив свои винты.

Эта лодка оказалась большим кораблем, судя по размерам ее боевой рубки. Неизвестно, была ли потоплена лодка, но одно несомненно, что маленькая ловушка «Телезия» заставила неприятеля прервать поединок и исчезнуть. Смек не мог сделать большего, потому что к этому времени ветер совершенно стих. Впоследствии парусные смеки-ловушки были снабжены моторами.

Через месяц «Телезия», уже переименованная в «Хоббихаук», под командой лейтенанта Харвей, вместе с таким же смеком «Широ», под командой лейтенанта Скотт, вышла в море из Ловестофта. Незадолго до этого оба смека были снабжены специально спроектированными сетями, к которым были прикреплены мины. Имея 600 ярдов подобной сети, буксируемой за кормой, смек все-таки мог продвигаться вперед со скоростью 3 узлов. Бридель, заведенный на тральный буксир, оттягивал вниз буксирный конец с носа смека. Таким образом, он выглядел, как подлинный смек, ловящий рыбу обычным тралом. Все заключалось в том, чтобы подводная лодка запуталась в сетях за кормой, после чего ее можно было бы уничтожить.

В 17 час. 45 мин. в 10 милях от Смис Кноль Биллер Буя сети были выстрелены, и в сетевые мины включены батареи. Дул легкий ветер. «Хоббихаук» шел вперед малым ходом курсом зюйд-ост. Каждый смек был снабжен гидрофоном, при помощи которого можно было услышать шум винтов корабля. Около 19 час. на «Широ» ясно услышали через гидрофон постоянный жужжащий, безошибочно угаданный шум винтов лодки, шедшей в подводном положении. Шум постепенно усиливался. Приблизительно через три четверти часа трос, держащий сети, внезапно вытянулся вдоль поручней смека. Затем натяжение немного ослабело, потом снова усилилось, в сетях раздался взрыв, и звуки работы механизмов лодки перестали быть слышными. От взрыва поднялся фонтан воды, высотою в 20 фут., а когда волнение улеглось, произошел второй взрыв, вслед за которым на поверхность всплыло масло. Несколько минут команда смека стояла на своих постах, ожидая дальнейших событий, затем было приказано поднять сети. При выбирании их чувствовалось большое напряжение, так что вместо двух человек на эту работу потребовалось шесть. Когда вышла из воды вторая сеть, остальные сети спустились под большим углом вниз, и на борт смека попал небольшой кусок стали. Вслед за этим были вытащены другие куски стали, упавшие за борт. Когда вытаскивалась третья сеть, все сети вокруг начали легко выходить из воды. Команда почувствовала сильный запах сомера. Оказалось, что одна из мин взорвалась. При осмотре же сетей на берегу в Ловестофе не могло быть никаких сомнений, что лодка взорвалась, так как из сети выпало много довольно больших кусков стали.

Так была уничтожена «UC-3» со всем личным составом. Она принадлежала к малым минным заградителям, которые обычно приходили из Зеебрюгге, засыпая своим смертельным грузом судовые пути и причиняя союзному и нейтральному судоходству большие потери.

18 мая «Хоббихаук», «Телезия» и смек «Ревенж» вступили в ожесточенную схватку с другой лодкой почти на том же самом месте. Однако есть основания предполагать, что лодка не погибла.

Парусные смеки стали применяться в качестве судов-ловушек и в других районах. Выбирали, конечно, только

такие рыбачьи смёки, которые занимались рыбной ловлей в этих водах, в противном случае они бы вызвали подозрение у противника.

Вдоль йоркширского побережья плавают открытые суда, которые никогда не заходили севернее Нортумберланда и южнее Линкольншайра. Это особый и несколько своеобразный род судна, используемый рыбаками Витби, Скарборо, Бридлингтона, Филей и ряда других мест. Они несут одни косой парус (люгерный) и одновременно имеют весла, причем вместо уключин — простые нагеля. Необольшой корабль этого типа имеет 28 фут. длины и 21¼ фут. осадки, но большой, способный нести девять тонн, имеет около 34 фут. длины и 4¾ фут. осадки. Благодаря своей малой осадке, эти суда могли безопасно плавать над многочисленными минными полями у йоркширского побережья.

Ни одна подводная лодка не могла бы заподозрить такое судно, на котором никого не было, кроме рыбаков, пытавшихся добыть средства к пропитанию. Летом 1916 г. два таких судна «Телия» и «Блезинг» вошли в строй. Это были парусные корабли, снабженные вспомогательными моторами и посланные к зюйд-осту от Хумбера в район Сильвер Пита. Здесь они имитировали рыбную ловлю, буксируя 300 ярдов минированной сети на 30 футах глубины, в надежде, что, подобно тому как это имело место у Ловестофта, лодка коснется сетей и взорвется. Однако удачи эти суда не имели и после нескольких месяцев службы были возвращены своим владельцам. Несмотря на это, парусные ловушки были использованы даже в Средиземном море. Неприятельские лодки уничтожили там несколько парусных судов. Адмиралтейство купило местное судно, снабдило его вспомогательным мотором и отбуксировало в Мудрос, где его тайно вооружили и снарядили.

Однажды это судно вышло из Мальты в сопровождении британской подводной лодки и достигло побережья Сицилии. Здесь парусный корабль привлек внимание большой неприятельской лодки, за которой наблюдала британская лодка, находившаяся в погруженном состоянии. К несчастью, как раз в тот момент, когда по неприятелю можно было стрелять торпедами, большая зыбь выбросила британскую лодку на поверхность. Немцы ее заметили, погрузились и исчезли. Развязка истории не ли-

шена забавности. Британская лодка снова погрузилась, надеясь, что немцы всплывут. Парусное судно, потеряв контакт со своим спутником, запустило мотор и повернуло на Мальту. Идя своим курсом, ловушка в 6 милях за кормой увидела свою подводную лодку, но приняла ее за неприятельскую. Неопытный офицер, командовавший ловушкой, принял ошибочное решение. Он покинул судно и уничтожил его.

Однажды, уже после войны, выбираясь из устья укрытой бухточки в Корнуэлле, я набрел на интересную бригантину. Я чувствовал, что где-то ее видел раньше, но теперь она выглядела заброшенной, без всяких признаков жизни на ней. Я узнал этот корабль. Бригантина оказалась историческим кораблем, знаменитым «Гельголандом», который хорошо служил в качестве судна-ловушки с лета 1916 г. и до конца войны. Теперь он был возвращен обратно в коммерческую службу и о нем, видимо, никто не заботился. «Гельголанд» был построен в 1895 г., имел 122 фута 9 дюймов длины, 23 фут. 3 дюйма ширины, осадку кормы 8 фут., водоизмещением 310 тонн с грузом и 182 тонны нетто.

В июле 1916 г. этот корабль был приспособлен под ловушку. Вооруженный четырьмя 12-фунтовками и одним пулеметом, он стал известен под различными официальными названиями «Гельголанд», «Хорлей», «Бриг 10» и «Q-17».

Команда судна-ловушки, за исключением орудийной прислуги, была подобрана из личного состава, служившего на судах вспомогательного патруля в Фальмуте. Штат корабля состоял из двух офицеров, шкипера, одного помощника, двух кондукторов, шести комендоров, восьми палубных матросов из резерва траления, плотника, стюарта [1] и кока. Из двух офицеров один был сублейтенант Сандерс, очень опытный в парусном деле и поэтому назначенный помощником командира. Это был храбрый новозеландец, великолепно несший службу на кью-шипах и затем погибший вместе с кораблем и со всей командой.

Разбирая настоящие бои этих маленьких шхун и бригантин, мы как бы возвращаемся в шестнадцатое столетие. Когда Гранд Флит был бессилен, эти парусные ко-

---

[1] Вестовой при офицерской кают-компании.

рабли вели напряженную борьбу с лодками противника, что, конечно, совершенно не предусматривалось при их постройке. Во всем английском флоте в те дни едва ли имелись подходящие офицеры, обладавшие практическим опытом в управлении парусными шхунами, поэтому офицеры торгового флота, любители-яхтсмены, прибрежные шкиперы и рыбаки представляли особенную ценность.

6 сентября 1916 г. вечером «Гельголанд» вышел из Фальмута в свое первое боевое крейсерство, под командой лейтенанта Блер. Он находился на пути к Мильфорду и в 13 час. 30 мин. на следующий день в 10 милях от Лизардо заметил лодку в надводном положении в 3 румбах[1] по носу с правого борта. На «Гельголанде» имелись колокола боевой тревоги, по сигналу которых каждый человек из команды скрывался в заранее назначенное ему место.

Под командой лейтенанта Сандерса орудийная прислуга выполняла свое дело без всякой суматохи.

Через 15 мин. с дистанции 2000 ярдов неприятель стал обстреливать бригантину. Первый выстрел дал недолет в 10 ярдов, но второй и третий попали в рею фортопселя. Случилось так, что в этот прекрасный летний день не было никакого ветра, поэтому «Гельголанд» заштилел и оказался не в состоянии сманеврировать так, чтобы обеспечить своим орудиям потребную наводку. Казалось, что неприятель собирается задержать дальнейшее сближение и безнаказанно обстреливать свою цель, направляя огонь с носа на корму и оставаясь в таком положении, в котором не могли стрелять орудия с бригантины. Между тем, после второго выстрела с лодки, орудия «Гельголанда» оказались в положении, допускающем наводку. Лейтенант Блер опустил ширмы и немедленно открыл огонь. Четвертый выстрел из кормового орудия, видимо, попал в неприятеля, который немедленно повернул и нырнул под воду.

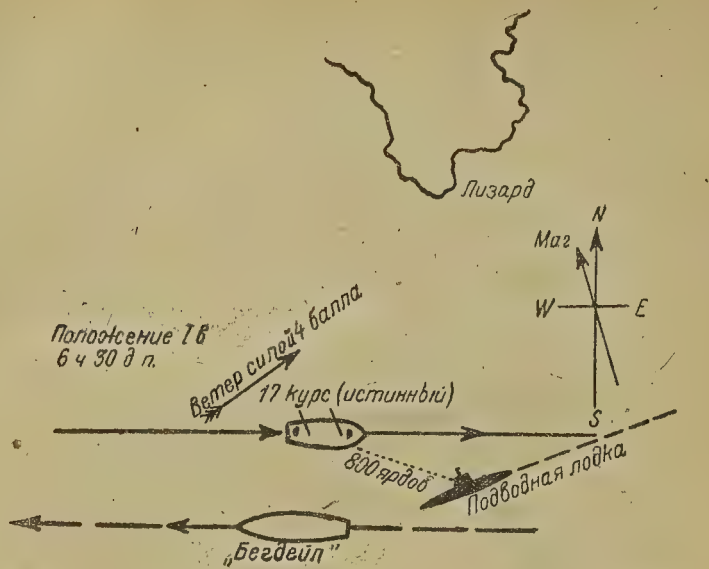
Лейтенант Блер послал тогда двух человек наверх наблюдать за перископом, который через несколько минут был замечен с правого борта в 200 ярдах. Лодка приближалась к ловушке. Было дано по два выстрела из орудий правого борта, один из них попал в воду очень

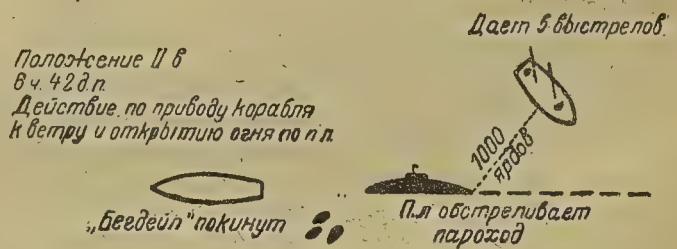
[1] Один румб равен $11\frac{1}{4}°$.

близко от перископа, после чего лодка снова исчезла.

В течение ближайшего получаса ничего не случилось. Затем справа по корме была замечена большая лодка в надводном положении, с поставленным парусом размером с бизань дрифтера. Как только эта лодка прошла на 3 румба слева по борту, она также была атакована и погрузилась под прикрытием дымовой завесы. Прошел вечер и в сумерках, когда все еще стоял штиль, был услышан шум двигателей лодки, как бы циркулирующей вокруг бригантины. Часом позже «Гельголанд» поставил свой новый фор-топсель. Около 21 час. 30 мин. прямо по носу лодка снова была замечена, но, вследствие штиля, кью-шип не смог обеспечить орудиям должную наводку. Поскольку ветра все еще не было, через 30 мин. «Гельголанд» вызвал по радио вооруженный траулер, который отбуксировал его обратно в Фальмут. Как раз в тот момент, когда оба корабля установили между собою связь, неприятель выпустил две торпеды, прошедшие, благодаря мелкой осадке «Гельголанда», прямо под серединой корабля. Так окончилось первое боевое крейсерство бригантины. К несчастью из-за штиля она была вынуждена открыть огонь с очень большой дистанции, чем и разоблачила свое истинное назначение. В дальнейшем бригантина была снабжена вспомогательным мотором.

Следующее столкновение произошло почти в том же месте, в 20 милях на зюйд-вест от Лизарда. В 6 час. 20 мин. 24 октября 1916 г. «Гельголанд», под командой лейтенанта Вестмор шел курсом ост-зюйд-ост при ветре силой в 4 балла. Справа по носу на расстоянии около мили находился большой пароход-трамп, шедший курсом вест. Вскоре была обнаружена неприятельская лодка, идущая за пароходом. Лейтенант Вестмор разослал по боевым постам свою команду, кроме матросов изображавших вахту, которая обычно видна на палубе мирного судна. Для того чтобы подойти ближе к немцам, бригантина была приведена к ветру. В 6 час. 42 мин. лодка открыла огонь по пароходу. Так как неприятель находился теперь на траверзе ловушки и только в 1000 ярдах от нее, лейтенант Вестмор решил, что настал удобный момент для решительного действия, ибо (см. схему, рис. 6) дальнейшее промедление могло только увеличить дистанцию.


Лизард
N
Маг
W
E
S
Положение I в
6 ч. 30 д. п.
Ветер силой 4 балла
17 курс (истинный)
800 ярдов
Подводная лодка
„Бегдейл"


Положение II в
6 ч. 42 д. п.
Действие по приводу корабля
к ветру и открытию огня по п. л.
Дает 5 выстрелов
1000
ярдов
„Бегдейл" покинут
П. л. обстреливает
пароход

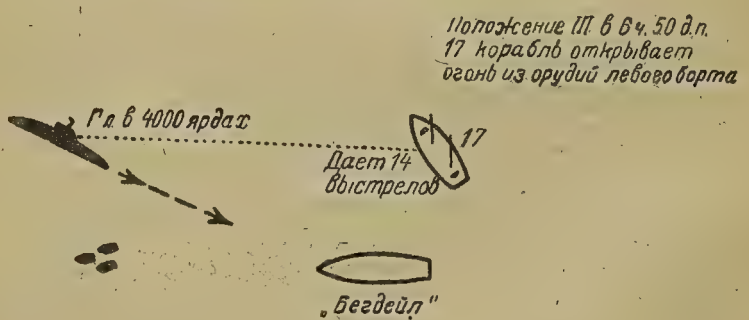

Положение III в 6 ч. 50 д. п.
17 корабль открывает
огонь из орудий левого борта
П. л. в 4000 ярдах
17
Дает 14
выстрелов
„Бегдейл"

Рис. 6.

Ширмы были спущены, и орудия правого борта открыли огонь по лодке. Второй и третий выстрелы, видимо, попали в середину лодки, после чего она погрузилась, дав только один залп; снаряды упали за кормой ловушки. Все было хорошо, но в критический момент заело ширму. Лейтенанту Сандерсу удалось вскоре ее освободить. В то время как он наблюдал за действиями команды, лейтенант Вестмор вел общее наблюдение за кораблем; шкипер Вильям Скотт с величайшим хладнокровием управлял штурвалом, а шкипер Ханнафрод — парусами.

Подводная лодка была окрашена в темный цвет с коричневым парусом на корме и напоминала наши дрифтера. Вскоре была замечена вторая лодка, окрашенная в светлосерый цвет, без паруса, сходная с пароходом-трампом. Пароход оказался транспортом «Бегдейл». Команда покинула его в судовых шлюпках, находившихся около подводной лодки. «Гельголанд» лег на другой галс и направился к неприятелю, чтобы спасти «Бегдейл». С дистанции 4000 ярдов «Гельголанд» открыл огонь по лодке, но она, спасаясь от попаданий, погрузилась, затем всплыла на поверхность, направилась на зюйд-вест и вскоре исчезла из вида. Бригантина осталась около покинутого «Бегдейла», лавируя через короткие интервалы, чтобы воспрепятствовать лодке возобновить свое нападение. Вскоре были замечены два траулера. «Гельголанд» подозвал их к себе орудийным огнем и ракетами. Траулеры были посланы подобрать команду транспорта и отбуксировать его в Фальмут. Следовательно, если лодка и не была потоплена, то парусник-ловушка спас пароход, отпугнув неприятеля.

К октябрю 1916 г. число судов-ловушек, оперировавших в море достигло сорока семи. Среди них были почти все типы судов, от моторных дрифтеров до пароходов среднего размера.

Преимущество парусных судов-ловушек заключалось в том, что они могли держаться в море в течение более длительного времени, нежели траулеры или трампы. Благодаря своим просторным палубам, парусники весьма хорошо подходили для сооружения фальшивых рубок и маскировки вооружения. Другими их преимуществами было то, что при отсутствии машин и винтов эти корабли не производили шума, препятствующего пользова-

нию гидрофонами. В поздние вечера и ночью неприятельская лодка не могла при помощи гидрофонов узнавать о приближении парусного корабля, а шхуна или бригантина имела возможность внезапно настигнуть и потопить лодку, находящуюся на поверхности и заряжающую свою батарею. В первые дни ноября было реквизировано еще одно парусное судно. Это была трехмачтовая бригантина «Гелик», которая в это время стояла в Свенси, нагруженная 300 тонн угля.

«Гелик», известный также под именем «Гобо», «Бриг 11» и «Q-22», имел 126 фут. 8 дюйм. длины и 24 фут. ширины. Он был построен в 1898 г., зарегистрирован в Бомаре и оставался в строю в течение всей войны. В августе 1918 г. он оперировал в Бискайском заливе и затем вернулся в Гибралтар. В конце 6 ноября ловушка покинула Гибралтар, в середине декабря пришла в Фальмут и затем была отбуксирована в Мильфорд для передачи в торговый флот. Но до этого, как далее мы увидим, она выполнила целый ряд боевых операций.

Нет людей более консервативных нежели английские моряки. Вся история парусных кораблей это наглядно доказывает, причем забавно как одно поколение моряков делает то же, что и другое. В первые годы девятнадцатого столетия, лорд Мельвилль установил, что Адмиралтейство всеми мерами противилось пополнению флота паровыми кораблями. Адмиралтейство считало, что применение пара нанесет сильный удар морскому господству Великобритании. Через сотню лет, несмотря на то, что парусные суда-ловушки оправдали себя, в Адмиралтействе высказывались против их применения; «Небольшой парусный корабль, — жаловался заслуженный адмирал, — развернется в парусный линейный корабль с партией электриков, рифящей топселя, и гидросамолетом, укрытым в рундуке марсовых для мытья палубы, и все будут больны морской болезнью».

Да, несмотря на истекшее столетие, оказалось много общего между этим почтенным флагманом и благородным лордом.

Глава VI

«МЕРИ В. МИТЧЕЛЛ»

Активность и успехи германских подводных лодок в западной части Английского канала вызвали приход туда маленьких парусных судов-ловушек. Первым из них, использованным в этом районе, была «Мери В. Митчелл» — трехмачтовая стальная шхуна, собственность лорда Пенрин. Построенная в Харрикфергусе в 1892 г. и зарегистрированная в Бомари, она имела 129 фут. длины и 210 тонн водоизмещением. В апреле 1917 г. шхуна стояла в Фальмуте с грузом фарфоровой глины. Решено было ее реквизировать. Постоянной трудностью являлось сохранение секретности во время переоборудования судна-ловушки, но шхуна, к счастью, недавно имела аварию. Это представило прекрасный случай рассчитать ее старую команду. Для шхуны была подобрана новая команда, специально тренируемая в то время, как шхуна готовилась для специальной службы. Новая ловушка вступила в строй 5 мая и 26 июня вышла в свое первое крейсерство. Затем в течение месяца она оперировала между Ушантом, Ирландским берегом и Мильфордом.

Ее командиром был лейтенант Армстронг. Известна она была официально как «Митчелл» и «Q-9». Ловушка была вооружена тремя орудиями, ее 12-фунтовка была укрыта в фальшивой падающей рубке на юте, под каждым из двух люков имелось по 6-фунтовке, установленных на вращающемся основании. Имелись также два пулемета Льюиса, немного ручного оружия и ручные гранаты Милля. Несмотря на тщательность, с которой были укрыты орудия, падающие приспособления были устроены так ловко, что все орудия могли быть введены в действие через три секунды. Перед выходом из Фальмута ловушку окрасили в черный цвет с желтой полосой и переименовали в «Мари Джозе-Виго». Но до выхода из Фальмута эта надпись была закрыта доской с ее действительным названием. Для того чтобы иметь возможность получать сообщения, ловушка была снабжена небольшой радиоприемной установкой, причем антенна легко укрывалась в такелаже.

Качка в течение четырех недель на атлантической

зыби или в устье Английского канала способна сильно действовать на нервы команды, не имеющей возможности сойти на берег. Для поддержания у всех находившихся на борту хорошего настроения и бодрости команду снабдили перчатками для бокса и гимнастической аппаратурой.

Прекрасно подготовленное судно-ловушка в течение своего первого крейсерства обычно вело пробу орудий по ночам: люки плавно спадали, пушки великолепно вращались на заданные установки, и залп следовал, как только подавалась команда. Пока колокол боевой тревоги не включался, никто из команды, кроме нормальной вахты, не мог появляться на палубе. Одним из неудобств этих судов была возможность повреждения палубы от орудийных залпов, но палуба была так укреплена, чтобы ни один шов не разошелся даже на величину трещины в стекле. Насколько превосходна была маскировка, можно заключить из следующего инцидента. Изображая собой испанский корабль и находясь в море, «Мари Джозе-Виго» однажды была остановлена и осмотрена траулерами Фальмутского патруля. Траулеры были полностью обмануты, хотя их команды видели, как снаряжалось это судно-ловушка, но в ночь перед выходом из порта она быстро перекрасилась в другой цвет. Даже в Бискайском заливе многие британские транспорты, заметив «испанца», меняли курс и уходили прочь, подозревая судно во взаимодействии с подводной лодкой. Перед наступлением ночи 25 июля ловушка вернулась из своего первого крейсерства и снова вышла в море в ночь на 4 августа. На этот раз она изображала французскую трехмачтовую шхуну «Жаннет», корабль в 236 тонн водоизмещением, так как совершала крейсерство в соседстве с островами Канала—и западным каналом. В последующие месяцы «Митчелл» плавала в том же районе, в Бристольском канале, близ острова Ленди, и в Бискайском заливе, иногда как «Жаннет», иногда как «Брин» из Мало и иногда как русский «Нептун» из Риги.

В январе 1917 г. ловушка получила возможность показать свои прекрасные качества и достоинства своего командира лейтенанта Джона Лоури, который был настоящим моряком.

Вечером 7 января «Митчелл» находилась у Берри Хеда, к осту от Дармута. Погода ухудшилась, начался

сильный зимний шторм. Несмотря на непогоду, кью-шип не должен был возвращаться искать убежища в ближайший порт, потому что его присутствие могло привести к неуместным вопросам, а секретность была основой его существования. Шторм свирепел, и на следующую ночь «Митчелл» пережила тревожные минуты. Около 21 час. 30 мин. фок-мачта и стеньги свалились за борт, туда же снесло и грот-мачту. Ловушка легла в дрейф с сильно зарифленной бизанью. На обломке фок-мачты была сооружена фальшивая мачта, ветер заходил от веста через норд-вест к норд-осту, и ловушка оказалась в состоянии поставить зарифленный стаксель. Все еще продолжался сильный шторм, и шхуна дрейфовала по ветру в юго-западном направлении к Ушанту.

Наступило время, когда следовало подумать о получении помощи. Около 9 час. 15 мин. 9 января она передала сигнал на большой грузовой пароход, который старался взять «Митчелл» на буксир, но затем отказался от этой попытки и продолжал переход по Каналу. Шхуна находилась приблизительно в десяти милях на норд от Ушанта. Лоури решил, что она продрейфует свободно. Норд-остовый шторм вечером не показывал признаков успокоения. Подавались сигналы бедствия, через каждые пять минут стреляли из пушки, давали также ракетные сигналы и жгли фальшфейера, но ответного сигнала с берега не поступало. В это время шхуна подошла на близкое расстояние к Ушанту, казалось, оставалось немного времени до момента гибели корабля и команды. В 21 час. 30 мин. к ней подошел норвежский пароход «Сардиния». Он находился вблизи ловушки в течение этой ужасной ночи до утра 10 января. Утром пароход спустил на воду буй с привязанным к нему тонким линем, успешно подобрал его и быстро завел буксирный конец. После этого «Сардиния» дала ход вперед и начала буксировать ловушку. Буксировка продождалась до 11 час. 15 мин., когда поблизости от маяка Ле-пиерр к ним подошел французский миноносец. Лоури поднял красный торговый флаг. Он был в то же время достаточно предусмотрителен, чтобы показать миноносцу за кормой свой военный флаг, причем сделал это таким образом, что норвежец ничего не мог увидеть. Командир миноносца сразу же понял в чем дело и передал сигнал норвежцу отдать буксир, извещая его, что миноносец

возьмет ловушку сам. Это произошло в полдень. «Сардиния» была информирована, что название буксировавшегося ею корабля «Мэри В. Митчелл» из Бомари и, что шхуна шла из Фальмута в Бристольский канал с генеральным грузом. Миноносец привел шхуну в Брест, откуда после постановки новых мачт и ремонта «Митчелл» снова вышла в море для несения службы судна-ловушки. Надо сказать, что не только благополучная проводка до порта в штормовую погоду, но и сохранение секретности истинного назначения «Митчелл» — являлось делом, заслуживающим большого внимания.

Ловушку «Митчелл» ожидало на этот раз другое приключение. В июне 1917 г. она плавала сначала в качестве французской шхуны «Мари-Терезия» из Сетт, затем как французская «Ейдер» из Сен-Мало, причем сфера ее операций, как и раньше, находилась в западной части Английского канала, в Бискайском заливе и близ островов Канала.

Теперь «Митчелл» была снабжена уже мотором, но им почти никогда не пользовались днем, за исключением случаев абсолютной необходимости. 20 января в 11 час. 30 мин., находясь в широте 47°13′ N и долготе 7°23′ W, она заметила боевую рубку подводной лодки в трех милях слева по носу. Лодка открыла по «Митчелл» огонь. Командир «Митчелл» повернул к ветру, лег в дрейф и изобразил бегство команды с корабля. В это время неприятель находился справа по борту и продолжал стрельбу, хотя шлюпка шхуны покинула корабль. Ничего не подозревая лодка все более сближалась с ловушкой, подходя к ее траверзу. Затем после короткой выдержки она легла на курс параллельно шхуне, но потом снова изменила его, как бы с расчетом подойти к шлюпке, стоявшей в стороне, с левого борта «Митчелл». Внезапно лодка снова открыла огонь. Находясь от лодки не более чем в 800 ярдах и занимая выгодную позицию, шхуна также открыла огонь. Всего ею было сделано семнадцать выстрелов, семь из которых, видимо, имели прямое попадание. Неприятель не отвечал на огонь ловушки и через три минуты после первого попадания исчез под воду. К счастью, ни один из выпущенных лодкой снарядов не поразил шхуны, хотя они рвались над ней.

Излюбленной тактикой германских лодок после по-

гружения, вследствие первой неудачной атаки, — являлось следование за кораблем в подводном положении и затем через несколько часов занятие выгодной позиции и повторение атаки непосредственно перед наступлением темноты. Об этом не раз говорили командиры кораблей, испытавшие на себе тактику немцев. Подобный тактический прием особенно охотно применялся германскими лодками при встречах с судами-ловушками.

В 18 час. 10 мин. «Митчелл» снова заметила лодку, на этот раз в 4 милях с левого борта. Шхуна держалась на своем курсе, лодка постепенно настигала ее и в 18 час. 35 мин. снова открыла огонь. После выпуска противником шести снарядов, командир ловушки повторил прежний маневр, привел шхуну к ветру и симулировал бегство людей с нее в шлюпки. Неприятель занимал позицию на большом расстоянии слева на траверзе и стрелял до тех пор, пока шлюпка не отошла от корабля. Затем лодка прямо на траверзе, в 800 ярдах от «Митчелл», застопорила ход и, выжидая, долгое время стояла без движения. После этого она внезапно повернула, пошла полным ходом по направлению к ловушке, погрузилась и, находясь в 400 ярдах по левому борту «Митчелл», показала перископ. Дойдя до дистанции 50 ярдов, лодка на полном ходу повернула вправо и начала быстро всплывать. Как только из воды появилась рубка и корпус лодки, «Митчелл» опустила ширмы и обстреляла ее из кормовой 6-фунтовки.

Снарядами была пробита боевая рубка лодки, из пробоин вырвалась большая голубая вспышка и клуб желтого пара. Почти одновременно 12-фунтовка добилась попадания в нос лодки, но после этого неприятель оказался слишком далеко впереди, чтобы орудия шхуны могли успешно стрелять по нему. В клубах черного и желтого дыма, пара и пены лодка вновь погрузилась и исчезла. Вскоре она снова была обнаружена в 5 милях к весту, как раз в тот момент, когда партия паники подошла обратно к борту шхуны. Ловушка дала полный ход и, буксируя шлюпку за кормой, пошла к французскому берегу. Некоторое время подводная лодка следовала за нею, но затем повернула на норд-ост, оставаясь в видимости ловушки до темноты. Читатель с удивлением спросит: каким образом лодка, получив пробоину, оставалась на плаву? Здесь очевидно сыграла

большую роль высокая живучесть германских двухкорпусных лодок, позволявшая им выдерживать серьезные повреждения и благополучно возвращаться в Германию.

В данном случае хотя «Митчелл» и не потопила подводную лодку, но, тем не менее, выиграла две смелые схватки.

3 августа «Митчелл», находясь в 20 милях от Старта, имела еще один бой с лодкой противника. 1 августа она вышла из Фальмута, затем переменила свое название на французскую «Канкале» из Ля Хуль и крейсеровала между Лизардом и Оверс поблизости от Ушанта.

В 13 час. 45 мин. она шла крутым бейдевиндом правым галсом, следуя на вест. Дул свежий бриз, при несколько бурном море и легком тумане. Неожиданно в трех милях по правому траверзу появилась лодка и через пять минут начала обстреливать шхуну. Командир Лоури дал своему кораблю выйти из ветра. Вокруг продолжали рваться снаряды, пробивая паруса и такелаж. После десяти минут обстрела шхуна легла в дрейф, и партия паники покинула корабль. Подводная лодка медленно и осторожно приближалась и, находясь приблизительно 3000 ярдов, остановила свои двигатели, но продолжала стрелять. Затем она пришла на правый траверз ловушки на дистанцию около 1000 ярдов. После пятнадцати минут ожидания Лоури решил, что заманить противника ближе не удастся. Около 16 час. на «Митчелл» запустили мотор, убрали маскировку, положили рули лево на борт, полностью приведя этим маневром неприятеля на траверз, чтобы обеспечить возможность стрельбы из всех своих четырех орудий. Было выпущено свыше двадцати снарядов, из которых три или четыре попали в основание боевой рубки лодки. Тогда лодка, ответив четырьмя выстрелами, погрузилась и ушла. Эта схватка продолжалась в течение двух с половиной часов, причем неприятель, истратив семьдесят снарядов, вероятно был сильно обозлен. Можно предполагать, что лодка получила повреждения, но и на шхуне брошпиль, паруса, такелаж и палубные установки были также повреждены, а двое людей ранены.

Таков вкратце образ жизни и действия таинственных парусных кораблей. Служба на них представляла собой смесь монотонности и острейшего возбуждения. Всегда требовалась полнейшая готовность к бою Приходилось

никогда не удивляться при неожиданном появлении врага, оставаться неподвижным под его артиллерийским огнем, видеть падающие вниз стеньги и своих раненых товарищей, получать попадания и тем не менее отказываться от ответных ударов по противнику, пока не наступит нужный момент. Надо было все время управлять кораблем так, чтобы из ветра выжать все, что возможно. Парусные корабли выполняли наиболее напряженную и трудную боевую задачу. Шхуны в отличие от паровых судов-ловушек могли держаться в море в течение месяца, тогда как паровые суда вынуждены были возвращаться в порт через 8—12 дней.

В 1917 и 1918 гг. в строй вступило большое количество новых парусников-ловушек, причем недостатка в волонтерах для них никогда не наблюдалось. Единственная трудность (в наш век пара) заключалась в выборе людей, имеющих опыт плавания под парусами. Возрождение парусного военного корабля было действительно одной из самых интересных особенностей войны на море 1914—1918 гг.

Глава VII

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПАРУСНЫХ СУДОВ-ЛОВУШЕК

В феврале 1917 г. начались действия ловушки «Меропс», известной как «Маракайо» и «Q-28». Она имела два 12-фунтовых и одно 4-фунтовое орудие.

В конце мая между ловушкой и подводной лодкой произошла схватка, и лодка получила значительные повреждения, но осталась на плаву. В марте из Рей был реквизирован 158-тонный моторный кетч «Сара Колебрук» и послан в Портсмут для переоборудования. Он снова появился в мае, но уже под названием «Болхем». Месяцем позже в 20 милях к зюйду от Бичи Хеда эта ловушка вступила в бой с подводной лодкой и притом в весьма тяжелой для себя обстановке. Один из неприятельских снарядов взорвался над кормой, подняв высоко из воды корму кетча; другой взорвался под сиверцами, выбросив на борт столб воды и залив шлюпку; третий взорвался над бортом, причинив ловушке значительные повреждения. Однако она сражалась до тех пор, пока лодка не исчезла. Из-за повреждения мотора и вследствие

штиля «Болхем» не смогла подойти и сбросить глубинные бомбы в том месте, где в последний раз была видна лодка.

8 июня у Старта, на полной видимости смека «Превалент» — брикскемского траулера, вооруженного 12-фунтовкой, было захвачено и потоплено германской лодкой четыре рыболовных смека.

«Превалент», находясь далеко в стороне, из-за отсутствия ветра оказался не в состоянии оказать помощь смекам. После этого события было решено снабдить мотором судно-ловушку — яхту «Броун-Моуз». На следующий день наш старый знакомый «Гельголанд» встретился вторично с лодкой, на этот раз у северного берега Ирландии, в 8 милях на норд-вест от острова Тори. Схватка началась в 7 час. 25 мин., причем через полчаса лодка добилась прямого попадания в прикрытие кормового орудия бригантины. Разорвавшийся снаряд убил одного матроса, ранил четырех и оглушил всю команду. Но «Гельголанд» не был потоплен и продолжал яростно обстреливать лодку, которая вскоре исчезла под водой.

В 1917 г. службу ловушки начала вспомогательная шхуна «Глен», реквизированная у частных владельцев и переоборудованная в Портсмуте. Команду шхуны набрали из резерва траления, но орудийная прислуга была флотская. «Глен» была вооружена 12- и 3-фунтовками и имела радиостанцию. Она крейсеровала в Английском канале. Команда «Глен» состояла из лейтенанта Турнбулл в должности командира, сублейтенанта, шкипера, двух матросов, моториста, сигнальщика, радиста, четырех комендоров для обслуживания большого орудия и трех для малого. Вечером 10 июля 1917 г. у «Глен» произошла схватка с подводной лодкой типа «С». Ловушка перед сражением спустила шлюпку. Германский офицер, окликнув шлюпку на чистом английском языке, приказал ей подойти к борту. Шлюпка подчинилась приказанию. Офицеру что-то показалось подозрительным. Он внезапно исчез в боевой рубке, после чего лодка начала погружаться. «Глен» открыла по ней огонь, причем ясно были видны две пробоины позади боевой рубки.

В январе 1917 г. морская база в Ловестофте вызвала волонтеров для «опасной по временам, несколько моно-

тонной и не лишенной неудобств» работы. Всякий конечно понимал, что речь идет о службе на кью-шипе. Избранным кораблем была 122-тонная трехмачтовая шхуна «Результ», которая пришла в Ловестофт из Бристольского канала. Здесь она была переоборудована и вступила в строй в начале февраля, вооруженная двумя 12-фунтовками и торпедными аппаратами. Как парусный корабль, она была тихоходна и практически не управлялась при легких ветрах, а в плохую погоду заливалась водой. Правда, она имела двигатель Болиндера, но наибольшая скорость, которую шхуна могла дать, равнялась 2,5 узлам. С большим трудом и то не всегда успешно огибали на ней минные поля у восточного берега Англии. Ловушка приняла балласт — 100 тонн песку. В трюме была оборудована примитивная каюта для двух офицеров. Командиром был назначен лейтенант Мак, который служил раньше на линейном корабле «Лорд Нельсон» и на историческом «Райвер-Клайд». Он не знал парусного дела и помощником его был назначен лейтенант Мюльхаузер, любитель-яхтсмен, известный превосходными походами через Северное море на своей маленькой яхте.

Парусным капитаном был волонтер, бывший матрос со шхуны, его помощником тоже старый моряк «голубой воды», мотористом — механик с одного из наших ловестофских барказов, а такелажника взяли из резерва траления.

На шхуне находились также радист, кок, старший унтер-офицер и палубные матросы. Вся команда, состоявшая из двадцати двух человек, имела значительный служебный стаж за время войны на различных судах, а один из палубных матросов служил раньше на дрифтере «Линдсдель», взорвавшемся в начале войны на минном поле у восточного берега. Дрифтер был подобран военным кораблем «Спиди», который, в свою очередь, тоже подорвался на мине. Матрос уцелел и теперь поступил волонтером на кью-шип.

Команда «Результа» была обучена разбегаться по своим боевым постам согласно определенному сигналу, по которому спадали щиты и с орудий убирались чехлы. Механик стоял на трапе у люка, забавно переодетый женщиной-пассажиркой в розовую блузу и плетеную шляпу, любезно предоставленные ему одной леди.

9 февраля «Результ» была вполне готова к исполнению обязанностей военного корабля и вышла под мотором из Ловестофта. Затем она замаскировалась под нейтральное судно, прикрепила к надводной части борта голландские цвета и пошла через Ярмут Род в район Норс Хиндера, в другую сторону Северного моря, где оперировали германские лодки. Пятнадцатого числа следующего месяца «Результ» крейсеровала у зюйд-вестовой оконечности Доггер-банки и утром встретила «UC-45». Следует добавить, что в это время «Результ» шла на ост-зюйд-ост и находилась на широте 59° 19′ N и долготе 1°45′ Ost. Подводная лодка была обнаружена в 2,5 милях за кормой. Дул нордовый ветер силой 5—6 баллов, море 4—5 баллов. Другими словами, стоял холодный день, один из тех дней, когда наиболее неприятно быть подорванным торпедой. Схватка оказалась очень трудной: кораблем нужно было управлять так, чтобы его орудия могли наводиться. Для того чтобы не дать ловушке встать лагом к волне, требовалось особо внимательное маневрирование. При опущенных щитах палуба и орудия заливались водой. Когда «Результ» находилась на гребне волны, подводная лодка была видна только случайно, но такое положение ловушки создавало для неприятельской лодки крайне легкую цель. Лейтенант Мюльхаузер сообщил мне подробности этого боя, причем описывал его так ярко, что мне остается только изложить собственные слова лейтенанта.

«К 7 час. мы убрали на ловушке все топселя. В этот момент на палубе появился командир, который, посмотрев на корму, спросил: «Где лодка?». В этот же момент сверху поступило соответствующее донесение. Вахте внизу была передана команда: «Быть наготове». Через несколько минут лодка начала стрелять. Я не знал куда попадали снаряды. Люди расползались по своим постам, а корабль был приведен к ветру. Лодка продолжала стрельбу, выпуская приблизительно один снаряд в минуту. Затем наш командир приказал спустить кливера. Во время выполнения этого приказа форштаг фок-мачты был сбит пролетевшим снарядом. Некоторые из снарядов были очень хорошо нацелены, но падали с недолетом 50—60 метров, а иногда и больше. Когда лодка подошла к ловушке примерно на 2000 ярдов, наш командир приказал спустить шлюпку под командой шки-

пера. С ним пошло еще четыре человека. Шкипер неохотно сошел в шлюпку. Команда шлюпки подвергалась совершенно такому же риску, как и те, кто оставался на борту «Результа», причем если по каким-либо причинам ловушка ушла бы от шлюпки, то последнюю мог захватить противник. Спуская шлюпку, мы прилагали большие усилия, чтобы перевернуть ее, но сделать это было трудно. Подводная лодка находилась несколько в стороне и вряд ли могла увидеть этот «несчастный случай», поэтому мы не тратили много времени, дали шлюпке возможность спуститься на ровный киль, после чего шкипер и команда ушли в сторону.

Лодка тем временем сблизилась с «Результом» до 1000 ярдов. Ловушка казалась совсем опустевшей. Все были спрятаны. Командир ползал по палубе и смотрел сквозь трещины и дыры от заклепок щита, в каком положении находится лодка.

Я сидел на палубе около штурвала, стараясь держать корабль на ветре, так чтобы не отходить слишком далеко от шлюпки. Все это время лодка стреляла. Один снаряд прошел через бизань, другие рвались с недолетом, некоторые из них очень близко. Осколки снарядов пробивали фок- и стокселя. На дистанции 1000 ярдов наша ловушка являлась достаточно большой целью, поэтому стрельбу немцев можно считать плохой.

Ветер быстро свежел, и мы далеко отошли от шлюпки, несмотря на все наши усилия остановиться. Подводная лодка не желала, видимо, подходить ближе, и командир решил действовать.

Как раз перед тем один из щитов, со стороны противоположной лодке, отвалился. На палубе образовался настоящий потоп, к счастью не вызвавший никаких особых осложнений.

По команде быстро упали щиты, орудия развернулись, и взвился военный флаг. К сожалению, в том положении, в каком находилась ловушка могло наводиться только кормовое 12-фунтовое орудие. Первый же снаряд из него попал в соединение боевой рубки лодки. 6-фунтовка выстрелила и попала в ту же рубку. Второй снаряд из большого орудия разорвался с недолетом. Когда дым рассеялся, лодка уже исчезла. Утопили ли мы ее, или она погрузилась? Этот вопрос, естественно, занимал нас. Командир считал, что данных о ее потоплении не-

достаточно, но большинство из нас думало, что лодка погибла.

И действительно, мы дали немцам урок стрельбы, имея два попадания из трех выстрелов, причем наши орудия нужно было еще развернуть для действия, в то время как их пушки были уже наведены на нас.

Мы пошли за шлюпкой, завели тали, подняли ее на борт и пошли туда, где исчезла лодка. Мы не тратили много времени на ее поиски и легли на прежний курс.

Ветер и море к этому времени сильно разбушевались, поэтому, пройдя старым курсом около получаса, мы повернули и пошли на вест, чтобы иметь возможность спрятаться от норд-вестового шторма. Между прочим, дело сложилось совершенно иначе, и мое предсказание погоды не сбылось.

Наше изменение курса было сделано только из-за погоды, но это должно было вызвать подозрения у появившейся второй подводной лодки, которая повидимому охотилась за нами.

Обнаружив нас идущими навстречу, командир лодки должен был сильно удивиться. Желая выяснить обстановку, лодка выстрелила в нас торпедой с дистанции 200 ярдов, но промахнулась. Затем она всплыла и сделала три выстрела, также не попавшие в цель. Несомненно это была другая, меньшая, по сравнению с первой, лодка, но мы сначала этого не сообразили и без дальнейших разговоров рещили ее прогнать. К несчастью, наше орудие дважды дало осечку. Комендору пришлось, открыть затвор, вытащить патрон и выбросить его за борт. Все это затянуло время и, когда пушка наконец выстрелила, снаряд упал с недолетом. Лодка использовала эту паузу, приготовилась к погружению и, не ожидая другого выстрела, ушла под воду.

Ожидать ее всплытия не имело смысла, потому что не исключена была опасность быть вновь торпедированными. Мы пошли к берегу.

Две схватки заняли около двух часов».

Впоследствии удалось установить, что первой подводной лодкой была «UC-45», которая дала высокую оценку стрельбы с ловушки. Сама она благополучно вернулась в Германию.

После возвращения в Ловестофт «Результ» видоизменила свой внешний вид и была послана в тот район,

в котором имела место описанная выше встреча. На этот раз ловушка пользовалась шведским флагом и называлась «Даг».

В этом походе, в районе к северу от банки Северный Хиндер, 4 апреля, около 4 часов слева по носу была замечена лодка, вскоре исчезнувшая из вида. Она оказалась такой большой, что сначала была принята за пароход или истребитель. Затем приблизительно в четырех румбах по носу был замечен перископ, напоминавший верхушку мачты и имевший наклон. Нижняя часть его имела около 6 дюймов в диаметре, от нее шла более узкая часть, оканчивавшаяся шаром. Пока офицеры и команда ловушки наблюдали за перископом, разгадывая, мачта ли это от обломков крушения или нет, перископ погрузился и исчез.

Это была подводная лодка, производившая фотосъемку. Лодка отошла на дистанцию, удобную для артиллерийского обстрела. Дул легкий западный бриз, неприятель обходил «Даг» на большом расстоянии, весьма внимательно разглядывая его. Лейтенант Мюльхаузер пишет об этом случае следующее:

«Последовала получасовая пауза, в течение которой мы не видели ни лодки ни ее следа. Кок был послан на камбуз за завтраком, и мы включили свой двигатель. Как это зачастую бывает, двигатель действовал очень плохо и вообще был запущен с трудом. Внезапно около нас разорвался снаряд, за ним последовал второй и третий. Сначала мы не могли определить направление, откуда он прилетел и думали, что стрельба происходила с кормы. Однако оказалось, что лодка искусно шла в солнечных лучах почти невидимая с нашего корабля, в то время как мы были хорошо освещены и представляли собой прекрасную цель с нашим белым корпусом и парусами. Стрельба лодки на этот раз была очень удачна, ни один из снарядов не упал далеко от нас. Лодка стреляла быстро, вероятно из 4-дюймовой полуавтоматической пушки. Все снаряды взрывались, только коснувшись воды. Наш командир спокойно прогуливался по палубе, шкипер вертел штурвал, я сидел на верхушке светового люка и отмечал число выпущенных снарядов и все то, что представлялось интересным. Остальная команда находилась на боевых постах, но сидела ниже щитов, за исключением тех, кто спускал шлюпку и от-

буксировывал ее за корму. Одиннадцатый снаряд попал прямо над ватерлинией и окатил нас всех всплеском, взлетевшим выше оконечности грота. Снаряд сделал пробоину в борту, взорвался в песчаном балласте, снес каюту шкипера до мачты и разрушил радиоустановку. Он сбил также бока погреба, поджег дерево, вызвал тление ракет и разбил патентованные огнетушители, причем, вероятно, их пары и воспрепятствовали распространению огня.

Мы не могли допустить повторного попадания, и командир приказал открыть ответный огонь. Щиты упали, орудия развернулись. Но, укрытая за солнечными лучами, лодка была невидима для комендоров, смотревших в прицелы; они принуждены были стрелять наудачу. Маленькая 6-фунтовка стреляла на очень малую дистанцию и сомнительно, чтобы ее снаряды долетали до лодки. Другие орудия имели достаточную дальность стрельбы, но наблюдать за попаданием снарядов было невозможно. Тем не менее стрельба сделала свое дело, и лодка быстро погрузилась. Мы оказались в положении, неблагоприятном для продолжения сражения. В то же время можно было ожидать, что лодка скоро подойдет к нам в подводном положении и подорвет ловушку торпедой. Для защиты у нас оставались глубинные бомбы. Они могли помешать лодке, но не надолго. Неприятель мог либо взорвать нас торпедой, либо всплыть вне дальности наших орудий и раздробить нас на куски пушками, стрелявшими на 5000 ярдов дальше наших. Действительно лодка вскоре последовала за нами. Мы буквально ползли со скоростью 4 узлов и увидели поднятый перископ в 200 ярдах прямо на корме.

Мы сбросили глубинную бомбу и едва отошли на расстояние 10 фут., как она взорвалась, произведя шум, подобный выстрелу пушки. Лодка быстро исчезла, и мы освободились от ее наблюдений. Но успокаиваться было преждевременно. Неприятель должен был вскоре оправиться от испуга. Однако в течение десяти минут ничего не случилось, и мы смогли оказать помощь раненым и осмотреть повреждения.

Вслед за тем наблюдатель донес, что нашим курсом идет миноносец «Халисон» и два сторожевика. Мы искренне этому обрадовались. Прибытие «Халсиона» и его спутников придало делу совсем другой оборот. Я приступил к ликвидации пробоины и тушению пожара.

Стрингер предупредил меня, что он пытался спуститься вниз, но обнаружил там слишком много дыма. За это время, пока я находился наверху, дым должен был рассеяться. Однако нижние помещения были все еще полны дыма, мне пришлось ощупывать предметы почти вслепую, и я никак не мог заметить огня. В конце концов я увидел свет, но, добравшись до него, обнаружил, что это был Девес с электрической лампочкой. Казалось, что здесь не было непосредственной опасности от огня. Обшарив пробоины от снаряда, я обнаружил, что вода поступала внутрь через отверстия от заклепок. Главная пробоина была заткнута снаружи двумя угольными мешками и затопкой. Я взял инструменты и срезал немного дерево, а Врефорд разрезал угольный мешок на 6-дюймовые квадраты. Затем мы забили ими дыру и сделали ее вполне непроницаемой.

Тем временем было сделано несколько попыток связаться с «Халсионом», поставить его в известность о том, что поблизости подводная лодка, и вызвать к нам врача. Мы не могли остановить «Халсион». Один из сторожевиков пронесся мимо полным ходом, не узнав нас.

В это же время мне сообщили о появлении трех легких крейсеров и нескольких истребителей справа по корме. Истребители, казалось, заполнили весь горизонт. Они прошли мимо, не обратив внимания на нашу просьбу о враче, и исчезли в тумане. Вместо них появились другие истребители. Откуда они шли, что собирались делать, — было неизвестно. Наконец один из истребителей остановился и спустил вельбот с врачом. Мы находились в районе лихорадочной деятельности британских кораблей. Вокруг нас находились тральщики, истребители, сторожевики и наши подводные лодки. В 6 час. 30 мин. мы почувствовали себя в полной безопасности».

Глава VIII

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ И ТАКТИКА СУДОВ-ЛОВУШЕК

Если величайшее достоинство лодки состоит в том, что она может действовать из-под воды, оставаясь невидимой, то ее серьезная слабость заключается в невозможности оставаться в погруженном состоянии сколько-нибудь длительное время. Скорость хода лодки в над-

водном положении около 16 узлов, под водой в лучшем случае около 10 узлов. Подобно тому как сердце является одной из важнейших частей человеческого организма, так аккумуляторная батарея является жизненной частью лодки, обеспечивающей ее невидимость. Самое большое через два часа пребывания под водой лодка должна всплывать на поверхность, открывать люки и заряжать эту батарею.[1]

В борьбе с подводными лодками прилагаются все усилия, чтобы заставить их возможно дольше оставаться в погруженном состоянии. Те суда-ловушки, которые могут ходить со скоростью 10 узлов и больше, имеют полную возможность итти по следу погруженной лодки и уничтожить ее глубинными бомбами. Если же лодка не хочет погружаться, то ловушкам, не остается ничего другого, как завлечь ее на дальность действия своих орудий и затем обстрелять. Таранный удар по лодке является для ловушек почти невозможной задачей, хотя этим путем было уничтожено несколько лодок.

Трудность противолодочной войны усилилась с тех пор, как неприятель стал проявлять особую осторожность, предпочитая держаться на большой дистанции от атакуемых им кораблей. Это заставило вооружить наши суда-ловушки, по крайней мере одной 4-дюймовой пушкой. Известный Арнольд де-ля Перьер,[2] который несмотря на свое полуфранцузское происхождение, оставался искуснейшим германским командиром-подводником в Средиземном море — был особым любителем использования артиллерии для уничтожения торговых судов.

Большинство германских подводных лодок были двухкорпусными; пространство между наружным и внутренним прочным корпусом заполнялось водяным балластом и жидким топливом.

Боевая рубка лодки являлась простой надстройкой, помещенной над корпусом, и не была существенной частью корабля. Суда-ловушки делали большие про-

---

[1] Это утверждение автора не совсем правильно. При плавании лодки под водой большими скоростями батарея действительно будет разряжена за 1—2 часа, но при режиме экономического хода или при лежании на грунте лодка может оставаться под водой больше суток.

[2] Командир германской подводной лодки „U-35", всегда предпочитавший в деле борьбы с торговыми кораблями пушку торпеде. *(Прим. ред.)*

боины в рубках лодок, однако сами лодки не погибали Подобным же образом наши снаряды часто пробивали легкий внешний корпус лодки и не причиняли особо серьезных повреждений, вызывая только утечку некоторого количества жидкого топлива. Только тот, кто побывал на британских или германских подводных лодках и видел их в процессе строительства, поймет, какими прочными судами они являлись.

Перед погружением лодка удиферентовывается водяным балластом, затем включает свои электромоторы и использует горизонтальные рули для погружения, таким же образом как и самолет. Заполняющиеся водяным баластом цистерны находятся между двумя корпусами, а горизонтальные рули расположены попарно в носу и на корме. Лодка в надводном положении приводится в движение своими двигателями внутреннего сгорания, которыми, однако, нельзя воспользоваться в подводном положении, так как в этом случае воздух внутри лодки будет быстро израсходован.

Лодки часто плавают еще в так называемом позиционном положении, когда заполнена только часть цистерн. Лодка садится в воду, но дизеля ее еще могут работать. Это позиционное положение, в котором лодки часто нападают на торговые суда, обеспечивает им в необходимых случаях быстрое погружение. Нажимается звонок тревоги. Тогда заполняются оставшиеся пустыми цистерны, механик включает муфты, боцман перекладывает рули на погружение, командир входит в боевую рубку, люк закрывается и лодка, как стальная рыба, уходит под воду. Погрузившись, лодка пользуется своей аккумуляторной батареей. Благодаря двум перископам, можно вести наблюдение с лодки не только за поверхностью моря, но и за небом.

Методы торпедных атак подводной лодки делятся как бы на две фазы. Первая фаза — сближение с целью, вторая — атака с выпуском торпед. Сближение с целью начинается с дистанции около 2000 ярдов, и в это время лодка пользуется своим мощным перископом, маневрируя для выхода в точку залпа, определяя для этого курс и скорость приближающегося судна-ловушки. Подлинная атака[1] выполняется лодкой на дистанции от 800 до

[1] Подразумевается, очевидно, боевой курс лодки. *(Прим. ред.)*

400 ярдов. С этой целью употребляется перископ для короткой дистанции. Лодка стремится выйти на четыре румба с носа судна-ловушки, так как это является самой лучшей позицией для торпедной стрельбы; погружается она на 60 фут. Во время сближения с целью ее торпедные аппараты приготовляются к действию, вынимаются предохранительные чеки и открываются носовые крышки аппаратов. К этому моменту командир уже определил скорость неприятеля и тот угол упреждения,[1] не зная которого нельзя попасть в цель. Когда неприятель придет на пеленг, производится выстрел, перископ опускается, скорость лодки увеличивается, и если торпеда попала в судно-ловушку, то в лодке чувствуют удар и сотрясение. Попадание торпеды зависит от того, с какой точностью были определены курс и скорость судна-ловушки. Торпеда идет со скоростью 36 узлов. Таким образом, зная дальность стрельбы, командир только глядит на свой секундомер и подсчитывает время, когда его торпеда должна попасть. Если лодка добилась успеха, то командир обычно поднимает снова перископ и проходит за кормой атакованного корабля для того, чтобы прочесть его название. Если командир опытный офицер, он никогда не подойдет близко к цели после попадания в нее, а приблизится лишь тогда, когда будет уверен, что перед ним не ловушка.

Часто подводные лодки длительное время оставались в районе боя с ловушкой и патрулировали вокруг погибающего корабля, изучая его, осматривая борта, желая обнаружить плохо пригнанные щиты или невнимательно укрепленную антенну радиотелеграфа, подозрительное движение «надстройки», «рубки» или кусков брезента, укрывающих орудия. Этот осмотр трепал нервы командам судов-ловушек, в особенности если затем следовал новый артиллерийский обстрел.

Вблизи рыбачьих или патрульных судов германские лодки часто пытались маскироваться, поднимая парус. Одна лодка, подорвавшая торпедой наш корабль, замаскировала свой перископ ящиком из-под мыла, причем англичане поздно поняли, что ящик плыл против течения.

---

[1] Углом упреждения называется угол между диаметральной плоскостью лодки в момент торпедного залпа и направлением на цель. *(Прим. ред.)*

Наши суда-ловушки стремились создать на германских подводных лодках такие условия, при которых жизнь и работа команды противника стали бы невыносимы. Эта задача была нелегкой даже при превосходной организации, хорошо продуманной тактике и хорошо тренированной команде; часто то или иное обстоятельство лишало ловушку заслуженной победы.

Так например, в октябре 1916 г. судно-ловушка «Сэльвия», один из частично переконструированных кораблей класса шлюпов с фальшивой кормой-подзором (чтобы походить внешним видом на 1000-тонный трамп), находясь у западного берега Ирландии, обнаружило за кормой подводную лодку. Неприятель немедленно открыл огонь по ловушке и начал погоню. «Сэльвия» застопорила машины, чтобы позволить неприятелю быстрее сблизиться с нею, но лодка, заметив этот маневр, перешла на правый борт и продолжала стрельбу, не сближаясь, однако, на дистанцию меньше 2000 ярдов. «Сэльвия» пыталась сократить дистанцию, идя малым ходом назад и слегка повернув на неприятеля, но огонь последнего был так точен, что ловушка вскоре получила попадание 4-дюймовым снарядом. Взрыв пробил насквозь в девяти местах переборку машинного отделения, разбил трубу вспомогательного пара и вызвал большую утечку его (см. схему рис. 7). Тогда командир дал полный ход вперед и повернул прямо на лодку, которая, однако, сразу же отвернулась и вскоре погрузилась.

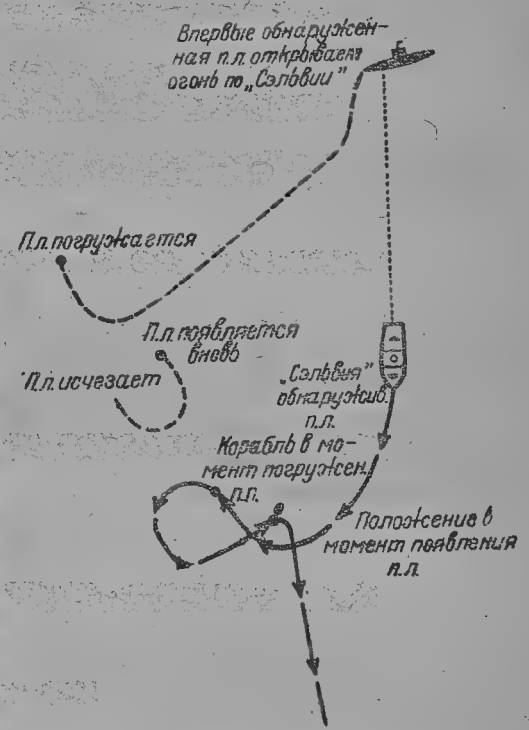


Рис. 7.

После этого командир «Сэльвии» благоразумно решил изобразить бегство, но в середине маневра рулевой привод к несчастью сломался и, прежде чем удалось перейти на ручное управление, корабль отдалился на 20° от своего курса. В это время лодка снова появилась на левом траверзе «Сэльвии» на расстоянии около 1500 ярдов, но вскоре исчезла. Поломка была весьма некстати, так как лишила ловушку возможности сбросить глубинные бомбы в непосредственной близости от лодки.

Внизу на судне-ловушке команда машинного отделения столкнулись с целым рядом осложнений: починка текущей паровой трубы была затруднительным делом, так как верхушки цилиндров и машинный отсек наполнились горячим паром и газами лиддста. Старший машинный унтер-офицер и старший кочегар были выведены дымом из строя, но работу все же удалось выполнить настолько, что в котлах мог держаться пар.

Через несколько месяцев «Сэльвия» (одновременно «Q-15») закончила свою карьеру. Около 7 час. 20 июня 1917 г., находясь на широте 52° 15′ N и долготе 16° 13′ W, она была торпедирована лодкой в правый борт против среза кормы. Вызванная взрывом торпеды детонация глубинных бомб в корме совершенно разрушила ее, сбросила за борт 4-дюймовое орудие и вывела из строя машину. От места нахождения «Сэльвии» до Ирландского берега было большое расстояние. Кормовая часть корабля была разбита и в 7 час. 15 мин. ее командир отослал на шлюпках всю судовую команду, за исключением орудийной прислуги и тех, кто был бы нужен, если бы корабль удалось спасти. В это время лодка всплыла и начала сильно обстреливать «Сэльвию» с дальней дистанции, стараясь держать прямо по корме. Снаряды падали близко к шлюпкам. Им пришлось отойти дальше на ост. Один снаряд попал в рулевую рубку и вызвал пожар, который быстро перекинулся на верхний мостик. Команда покинула ловушку и перешла на плоты Харлея. Лодка временно прекратила огонь, но, когда одна из шлюпок начала грести обратно к кораблю, неприятель снова возобновил свою атаку. Затем лодка подошла к плотам и взяла в плен командира «Сэльвии», которого переправили в Германию и освободили только по окончании войны.

В 9 час. 15 мин. корабль затонул, и через десять

минут лодка исчезла. Таким образом, команда «Сэльвии» была лишена и корабля, и капитана и должна была оставаться на просторе Атлантики при бурной погоде и сильной волне. Шлюпка, которая перед тем пыталась вернуться к кораблю, пошла на поиски людей на плотах Харлея, но нигде их не нашла. Примерно через час эта шлюпка заметила пароход-трамп, подняла парус и отправилась к нему навстречу. В 11 час. 20 мин. пароход подобрал ее и людей. Оказалось, что это был другой замаскированный шлюп, кью-шип «Обриешиа», под командой адмирала Маркса.[1] После двухчасовых поисков люди на плотах были подобраны, а несколько позже были обнаружены и другие шлюпки.

В Средиземном море неприятельские лодки проявляли особую осторожность в отношении всех судов, хоть сколько-нибудь похожих на ловушки. К началу декабря 1916 г. они уже потопили две ловушки. На этом море оперировал кью-шип «Сарос» (лейтенант-коммандор Смарт), который 30 октября имел бой с лодкой в тринадцати милях от мыса Сан-Себастьян. Машинному отделению было приказано дать дым, и в тот момент, когда кочегары старались выжать предельную скорость, в машины позвонили сверху «малый». Но неприятель понял хитрость и тоже замедлил ход. Смарт изо всех сил старался показать неприятелю, что его корабль охвачен паникой. Подвахтенные кочегары были посланы вниз за спасательными поясами и снаряжением шлюпок. Стюарты бегали по палубе, погружая в шлюпки запасы и одеяла, но неприятель упорно обстреливал корабль. С «Сароса» ответили тем же. Тогда неприятельская лодка погрузилась. Как только она исчезла из вида, на «Саросе» переменили маскировку, сняли с трубы две белых полосы, подняли испанский флаг и проложили курс на испанское побережье.

Через три дня после окончания учебных упражнений по стрельбе, «Сарос» возвращался в район Гибралтар-Мальта, направляясь к Кани-Рок. В 16 час. 30 мин. вахтенный командир услышал выстрел и в расстоянии 7000 ярдов справа на траверзе заметил лодку. Она не

---

[1] Во время мировой войны многие английские отставные адмиралы вернулись на военную службу и были назначены командирами вспомогательных судов. *(Прим. ред.)*

была удиферентована[1] для погружения и, видимо, намеревалась итти в течение ночи в надводном положении. Командование лодки казалось совершенно беспечным и медлительным в своих движениях и явно не подозревало истинного назначения «Сароса». Он изменил курс по направлению к лодке, неприятель стал стрелять по ловушке, причем один снаряд попал в борт, а много других пролетело близко от мостика. Повернув на обратный курс, лодка очень медленно развернулась, чтобы лечь на параллельный ловушке курс, причем было видно, как команда ее вытаскивала на палубу боезапас.

Постепенно темнело, но «Сарос» маневрировал, стараясь поставить немцев в удобное для себя положение по отношению к солнцу, и в 16 час. 44 мин. с 5500 ярдов открыл огонь из своих 4-дюймовки и 12-фунтовки. Это так поразило команду лодки, что немцы, сидевшие на палубе, курившие и, видимо, критиковавшие старого «купца», быстро вскочили, опустили радиомачту и исчезли. После десятого залпа неприятель получил попадание и погрузился. В 16 час. 50 мин. «Сарос» прекратил огонь. Затем был проложен курс на то место, где лодка показалась в последний раз. Она снова всплыла на один момент, но наши орудия были наготове, и немцы быстро исчезли. Затем лодка искусно крейсеровала поблизости в погруженном состоянии, повидимому, выходя в точку торпедного залпа. Больше лодки не было видно, но в 17 час. 15 мин. прямо перед «Саросом» прошла торпеда. Ловушка начала ходить переменными курсами и предельной скоростью. Благодаря волнению на море, «Сарос» не мог давать больше 8,5 узла, но повторения атаки не произошло. В данном случае один искусный командир напал на другого, но без результата (см. схему рис. 8).

Не лишена интереса история «Q-18» («Леди Олив»). В 6 час. 35 мин. 19 февраля 1917 г. она находилась у западной оконечности Английского канала и в этот момент была атакована лодкой, которая обстреливала ее, следуя за кормой. Лодка подошла близко под корму ловушки, команда явно старалась прочесть название ко-

---

[1] Это утверждение автора вряд ли соответствует действительности, так как все подводные лодки, находясь в море, производят диферентовку не один раз в сутки. *(Прим. ред.)*

рабля. В 7 час. 10 мин. «Леди Олив» на дистанции всего лишь 100 ярдов открыла огонь по лодке, причем первые два выстрела попали в основание боевой рубки, следующий выстрел вывел из действия орудие неприятеля и убил одного человека. Ловушка сделала еще шесть выстрелов, после чего лодка погрузилась. Лейтенант Френк, командир кью-шипа, позвонил вниз о даче полного хода,

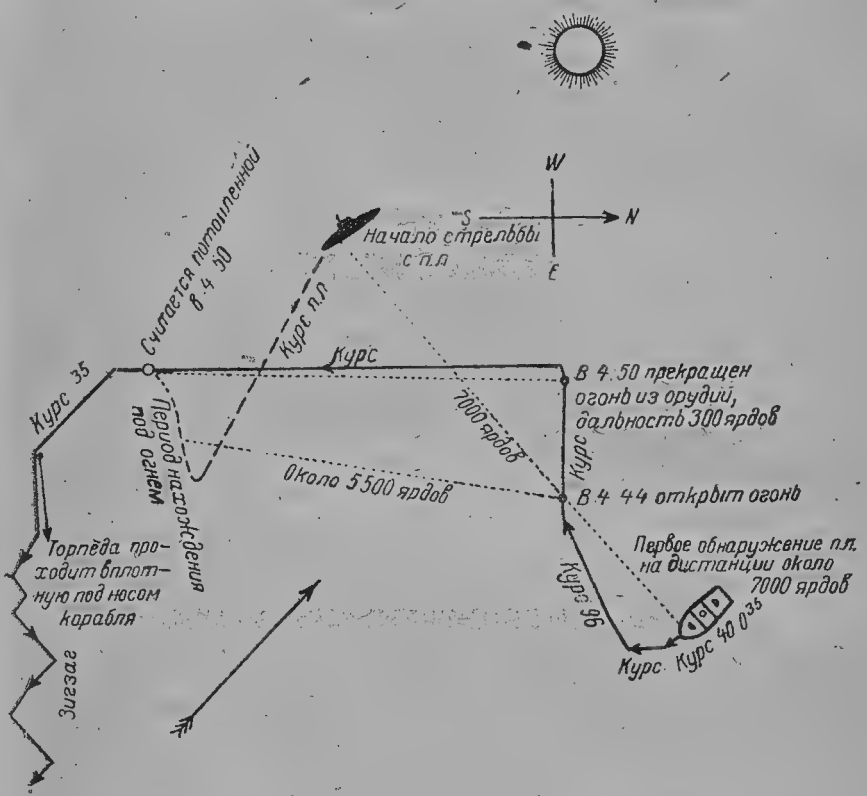


Рис. 8.

с намерением сбросить на лодку глубинные бомбы. Ответа на телеграф не последовало. Командир подождал немного и снова позвонил. Однако ответа опять не последовало. Тогда он покинул мостик, спустился вниз в машинное отделение и обнаружил, что оно наполнено паром и быстро заполняется водой. В результате попаданий двух снарядов машинное отделение и угольные ямы заполнялись водой, динамо перестало работать, пользо-

вание радиотелеграфом было невозможно. В довершение бедствий взорвалась паровая труба.

Корабль тонул. Единственное, что оставалось делать, — это покинуть его. Быстро изготовили шлюпки и плоты. Стальной сейф с секретными документами был выброшен за борт. На этот раз ловушка была покинута всерьез, все пересели на три шлюпки и два плота.

Стояла хорошая погода, и лейтенант Френк решил достигнуть французского берега, который находился к зюйду. Часом позже он отправил офицера с частью команды в небольшой шлюпке на поиски помощи. Так прошел день, но продвинуться вперед почти не удалось. В 17 час. Френк решил бросить плоты и взять людей в шлюпки, так как некоторые матросы уже ослабели от холода. Кроме того, невозможно было продвигаться вперед, буксируя неуклюжие плоты против сильного течения, увлекавшего их в Атлантику. Каждая шлюпка была приспособлена для подъема семнадцати человек, но теперь в ней оказалось по двадцать два.

Итак, два маленьких суденышка медленно двигались к зюйду. Около 21 час. был замечен огонь, но из-за тумана и дождя, его вскоре потеряли из вида. Вскоре показался второй огонь, но в это время Френк потерял из вида свои остальные шлюпки. Только через два часа снова возник яркий свет, явно на материке. Лодки повернули на этот свет. Однако мгла и дождь снова все затемнили. Люди продолжали грести всю ночь, надеясь открыть берег, хотя бы при дневном свете. Наконец наступил рассвет, но никакой земли не было видно. Разочарование охватило моряков. Все сразу почувствовали себя усталыми, сонливыми и упали духом. К довершению всех бед с зюйд-веста засвежел ветер, увеличивший волну. Лейтенант Френк привел шлюпку носом к волне и ободрял людей, убеждая их, что они скоро увидят землю. Все гребли поочереди, а сам Френк управлял шлюпкой. Двенадцатого к полудню ветер стих, море успокоилось. Френк обратился к команде с призывом налечь на весла, указав, что это единственный их шанс достичь земли.

Люди на шлюпке согласились с командиром и напрягли все свои силы. Но шлюпка была перегружена, команда очень ослабела, и поэтому продвижение было исключительно медленным. Таким образом прошел еще

день. В 17 час. 15 мин. был замечен пароход. К сожалению, он повернул на вест, не обратив внимания на шлюпку. Затем он изменил курс на ост и начал маневрировать по направлению к ней. Это был французский истребитель «Дюнуа», который заметил лодку, следовавшую за английской шлюпкой. Прекрасно управлявшийся истребитель подошел к шлюпке и передал, чтобы люди быстрее переходили к нему на борт, так как он боялся потерять из виду подводную лодку. Наконец-то команда ловушки добралась до отдыха! Но только шлюпка подошла вплотную к борту истребителя, как он увидел лодку и, отойдя, начал маневрирование и стрельбу. В 18 час. истребитель вернулся к шлюпке, но успел принять с нее только шестнадцать человек, так как снова увидев лодку, он выстрелил по ней. Истребитель пошел полным ходом вперед, прочертив по шлюпке отводом левого винта и ободрав ей левый борт.

В шлюпке осталось семь человек. Казалось, что им уже больше не суждено быть спасенными, тем более, что шлюпка была почти полна воды. Однако истребитель все же подошел к ним и забрал всех на борт.

Подводная лодка исчезла; истребитель благополучно прибыл в Шербург и высадил англичан.

Глава IX

ОПЕРАЦИИ СУДНА-ЛОВУШКИ «ПЕНСХЕРСТ»

В 1915 г. Адмиралтейство реквизировало пароход «Пенсхерст» (1191 тонна) и ввело его в строй в Лонгхопе как судно-ловушку, присвоив ей название «Q-7» и «Менфорд». Этот безобидно выглядевший на вид корабль начал, таким образом, свою боевую жизнь, значительно более обильную приключениями, нежели могли предполагать его строители. Действительно, если бы нам нужно было выбрать три судна-ловушки, которые имели бы наиболее долгую и интересную карьеру, то пришлось бы выбрать «Пенсхерст», «Фернборо» и «Баралонг».

Следующие эпизоды показывают, что когда судно-ловушка вступает в соприкосновение с неприятелем, то в подобного рода бою не применимы никакие точные правила. Читатель уже знает, что «Баралонг» вышел

однажды в определенный район для встречи с лодкой и нашел ее. У других ловушек поиски лодок сопровождались меньшим успехом; третьи — в тот момент, когда все казалось спокойным, вдруг обнаруживали, что они подорваны торпедой и тонут; четвертые, имея один бой с подводной лодкой, другого боя дожидались год и более.

История «Пенсхерста» интересна потому, что ловушка два дня подряд имела бои и в каждый день боя уничтожала по одной лодке, но еще более тем, что ею командовал офицер Гренфелл, который, так же как и капитан Гордон Кемпбелл, был одним из искуснейших командиров судов-ловушек.

Через год после его вступления в должность командира «Пенсхерст» со своими тремя мачтами, низким фальшбортом и отнесенной на корму трубой, похожий на наливняк, перевозящий жидкое топливо, шел по Английскому каналу со скоростью 8 узлов. Было 7 час. 45 мин., его курс — зюйд-вест, место — широта 49° 45′ N, долгота 4° 40′ W. Ловушка упорно искала лодку, которая накануне вечером была обнаружена на широте 50° 03′ N и долготе 3° 38′ W.

«Пенсхерст» продвигался вперед. Море было спокойно, при легком зюйдвестовом ветре. Солнце только что всходило. Слева по носу в 7 милях находился британский коммерческий пароход «Уайлейсайд», вооруженный, как многие торговые корабли в то время, одним орудием на корме. Справа по носу «Пенсхерста» на горизонте был виден парусный корабль. Потом внезапно слева на траверзе был замечен небольшой предмет, характер которого определить было трудно. Однако в 7 час. 52 мин. этот «предмет» произвел выстрел и оказался подводной лодкой. Снаряд упал с недолетом в 60 ярдов, но через несколько минут пролетел другой, который прошел над грот-мачтой, не задев ее. Дистанция была около пяти миль, но из-за плохой видимости Гренфелл не мог определить, сближается ли он с неприятелем или нет. Чтобы вынудить лодку на сближение, «Пенсхерст» в 8 час. изменил курс на норд-вест.

Этот маневр привел лодку за корму ловушки, которая уменьшила наполовину свою скорость. К этому времени солнце уже поднялось над горизонтом. Лодка изменила курс, чтобы отрезать «Уайлейсайд», явно игнорируя

«Пенсхерст». В 8 час. 06 мин. кью-шип снова изменил курс с расчетом привести лодку на траверз. Это дало желаемый эффект. В 8 час. 10 мин. лодка в третий раз выстрелила по ловушке. Снаряд упал с недолетом в 200 ярдов и показал, что кью-шип и лодка сближаются. Через две минуты «Пенсхерст» застопорил машину и применил обычный маневр паники. К этому времени лодка сблизилась с ловушкой до 3000 ярдов и повернула на параллельный ей курс, находясь почти на левом траверзе «Пенсхерста» и хорошо проектируясь на солнце (см. схему рис. 9).

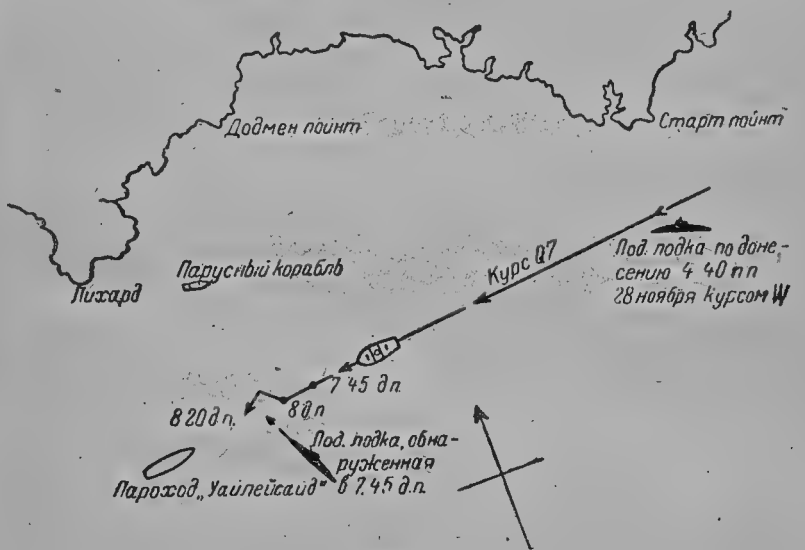


Рис. 9.

Было видно, что на рубке лодки находятся три немца. Чтобы выиграть время, шлюпки ловушки были опрокинуты и спускались сколь возможно неловко. Лодка сделала по «Пенсхерсту» еще два выстрела, один из которых дал перелет, а другой недолет.

Таким образом Гренфелл успешно заставил неприятеля выполнить свое желание. В 8 час. 20 мин., не имея возможности заманить неприятеля еще ближе, «Пенсхерст» открыл огонь. Немцы спешно нырнули, но ловушка успела выпустить два залпа из 12-фунтовки и 6-фунтовки и три залпа из 3-фунтовки, причем снаряды всех трех пушек упали весьма близко от цели. Стрельба

производилась в трудных условиях, так как цель представляла собой черное пятно на фоне сильного солнечного блеска. Как только неприятель погрузился, «Пенсхерст» пошел полным ходом к месту погружения и сбросил там глубинные бомбы, но лодка уцелела и получила возможность предупредить своих о ловушке, которая ее чуть не поймала.

Так как эта лодка внимательно рассмотрела ловушку, то Гренфелл не мог уже рассчитывать обмануть ее вторично и вынудить на бой. Он изменил курс на ост, с целью перехватить другую лодку, о присутствии которой в 5 милях на норд от Алдернея стало известно по радио. Было весьма вероятно, что лодка, с которой он только что сразился, послала по радио полное описание судна-ловушки. Учитывая это, «Пенсхерст» перекрасился в другой цвет и опустил ночью бизань-мачту. 30 ноября, когда встало солнце, кью-шип выглядел совершенно другим кораблем.

Утром измененный «Пенсхерст» снова пошел вниз по Каналу, значительно южнее скал Дореста. В полдень ловушка находилась на широте 50° 11′ N и долготе 2° 31′ W (см. схему рис. 10). Идя курсом норд-вест, она перехватила радиосигнал с парохода (линии Веймут — Гернсей) «Ибекс», что в 11 час. 44 мин. в 20 милях к норд-весту от Каскето была видна подводная лодка. Кью-шип изменил курс по направлению к данному месту и в 13 час. 50 мин. в 5 милях заметил боевую рубку лодки, охотившейся за пароходом, идущим на вест. Через несколько минут немцы повернули на ост и затем погрузились. Вслед за тем «Пенсхерст» заметил гидросамолет, перелетевший через Канал из портландской базы и летевший над тем местом, где только что была лодка и где он безрезультатно сбросил бомбу. Это обстоятельство заставило Гренфелла изменить свой план. Теперь было безнадежно ожидать, чтобы лодка вступила с ним в бой в надводном положении. Кью-шип по своей скорости превосходил подводную скорость данного типа неприятельской лодки, которая не могла дать больше 6 узлов и по всей вероятности шла под водой еще более малым ходом. Следовательно, главным оружием ловушки должна была являться не артиллерия, а глубинные бомбы. Гренфелл решил взаимодействовать с гидросамолетом и повернул к нему навстречу.

Сначала было необходимо вступить в связь с летчиком и объяснить истинное назначение своего корабля. Для этого в 14 час. 22 мин., находясь на широте 50° N и долготе 2° 24′ W, Гренфелл застопорил машины. После нескольких попыток вступить в сигнальную связь, гидросамолет спустился на воду около корабля.

Таким образом Гренфелл сговорился с летчиком о поведении кью-шипа. Было условлено, что самолет выпу-

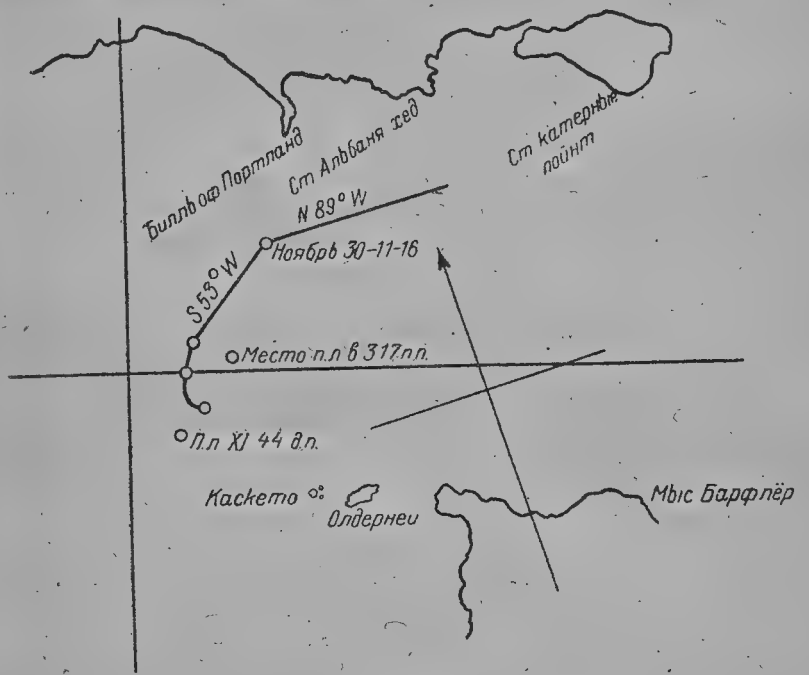


Рис. 10.

стит ракету, когда пролетит над лодкой, чтобы в этот момент ловушке можно было сбросить глубинные бомбы. Но иногда наилучшие планы взаимодействия моряков и летчиков не приводят к цели. Так получилось и на этот раз.

Гидросамолет поднялся в воздух и сразу же упал на воду, сломал свое крыло, сбил поплавки и начал тонуть. Было досадно, что это произошло в тот момент, когда кью-шип не хотел думать ни о чем, кроме неприятеля; но «Пенсхерст» спустил все же свою шлюпку, спас лет-

чика, подхватил его и уже приготовился поднять на борт, как вдруг в 200 ярдах по носу корабля неожиданно упал снаряд. Через некоторое время упало еще несколько снарядов, и затем слева по корме на расстоянии около 6000 ярдов была обнаружена лодка.

Как должен был радоваться неприятель, видя в перископ, что воздушная машина, столь недавно нападавшая на него, превратилась в обломки!

Ввиду резко изменившейся обстановки, Гренфелл снова изменил свой план, остановил спасательные работы, бросил самолет и завел стрелу, которая должна была его поднять. Людей в шлюпке, однако, нельзя было оставить. Гренфелл мог поднять шлюпку с левого борта на глазах у неприятеля или же буксировать ее вдоль правого борта, рискуя, что она будет обнаружена. Гренфелл выбрал последнее и в 15 час. 24 мин. пошел зюйд-вестовым курсом, имея малый ход. Теперь лодка шла прямо с кормы, поэтому курс ловушки был постепенно изменен с таким расчетом, чтобы привести немцев за корму и тем скрыть шлюпку.

Лодка медленно догоняла «Пенсхерст», периодически стреляя по нему. В 16 час. 12 мин., когда лодка находилась на расстоянии 1000 ярдов, «Пенсхерст» застопорил машины, партия паники покинула корабль, и две полностью загруженные шлюпки отошли от правого борта. Немцы обошли вокруг левого траверза «Пенсхерста» и подошли ему под корму, с целью получить от капитана, который по их предположению находился на шлюпках, судовые документы. Часть немцев должна была высадиться на корабль и утопить его подрывными патронами.

Но скоро от этих намерений им пришлось отказаться, так как, во время нахождения лодки справа по корме «Пенсхерста», британская ловушка открыла огонь на исключительно благоприятной дистанции — всего в 250 ярдов. Около 8,3-сантиметровой пушки впереди боевой рубки лодки никого не было. Все внимание немцев, находившихся на палубе, было обращено непосредственно на шлюпки кью-шипа. Застигнутые врасплох, немцы даже не сделали попытки отвечать на огонь. Второй выстрел из 3-фунтовки пробил насквозь машинное отделение лодки и лишил ее возможности погружаться. На этой малой дистанции британские орудия были способны действовать с максимальной скорострельностью. Было

выпущено свыше восьмидесяти снарядов, причем почти все достигли цели. Очень быстро корпус лодки оказался в пробоинах, большая часть боевой рубки и обшивки корпуса были сорваны снарядами 12-фунтовки.

После десятиминутного боя лодка затонула. Шлюпки «Пенсхерста» подобрали уцелевших.

Так погибла «UB-11», вышедшая из Зеебрюгге в Дувр через проливы. Она имела около 118 фут. длины, была окрашена в серый цвет, имела одно орудие и два перископа. «UB-19» принадлежала к типу малых лодок, входивших в состав фландрской флотилии, и действовала в течение трех недель в Английском канале. На ней имелось только три торпеды, одной из которых был утоплен норвежский корабль. От команды лодки мы узнали, что ее подводная скорость равнялась приблизительно 4 узлам; таким образом, если бы не несчастье с гидросамолетом, то Гренфелл мог бы догнать лодку и уничтожить ее глубинными бомбами.

Итак, наконец, после года тяжелой службы и разочарований, ловушка «Пенсхерст» добилась первого успеха.

«Пенсхерсту» недолго пришлось ждать следующего приключения. 14 января 1917 г. он встретился с другой, также новейшей лодкой типа «UB». Кью-шип находился на широте 50° 9′ N и долготе 1° 46′ W, т. е. между островами Уайт и Альдернеем, когда увидел направлявшуюся к нему лодку. Через пять минут на расстоянии 3000 ярдов с лодки последовал выстрел, давший недолет. На кью-шипе застопорили машину, сыграли боевую тревогу и отослали шлюпки с партией паники. Затем «Пенсхерст» постепенно уклонился влево и лег на вест-норд-вест. Быстро сближаясь с ловушкой, лодка продолжала стрелять. Находясь на дистанции 700 ярдов, она развернулась, желая пройти под носом «Пенсхерста». Командир ловушки задержал открытие огня, думая, что неприятель подойдет к шлюпкам и потому еще более уменьшит дистанцию. Но немцы остановились в этом положении, усилили свой огонь, добившись двух попаданий. (См. схему рис. 11).

Первый снаряд сбил тент на мостике «Пенсхерста», второй попал в угол нижнего мостика, повредив приводы машинного телеграфа и трубку с приводом, при помощи которого с мостика могли сбрасываться находя-

щиеся на корме глубинные бомбы. Этот снаряд убил также комендора и подносчика 6-фунтовки, ранил замочного и сигнальщика, приготовлявшегося поднять военный флаг.

В 16 час. 24 мин. «Пенсхерст» открыл ответный огонь. Его первый снаряд из 12-фунтовки попал в основание боевой рубки неприятеля и вызвал большой взрыв. Большие части боевой рубки оказались сорванными. Поднялся высокий столб черного дыма. Второй британский снаряд попал в корму лодки и повредил корпус. 3-фунтовка правого борта попала по крайней мере

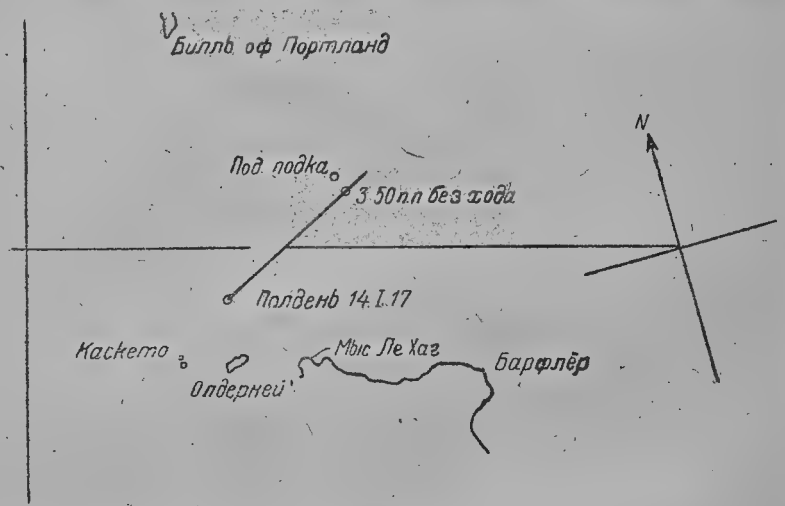


Рис. 11.

четыре раза в нижнюю часть боевой рубки после чего лодка затонул кормой. «Пенсхерст», желая завершить свой успех, пошел и сбросил над лодкой глубинные бомбы.

Погибшей лодкой оказалась «UB-37» — одна из новейших германских субмарин, снабженных спереди сетепрорезателями для форсирования противолодочных сетей Дуврского барража.

С лодки не было спасено ни одного человека.

«Пенсхерст» возобновил свое крейсерство на западных подходах к Английскому каналу. 20 февраля в 12 час. 36 мин., находясь на широте 49° 21′ N и долготе 6° 16′ W «Пенсхерст» заметил всплывшую на по-

верхность германскую лодку, которая через 15 минут открыла по нему огонь с дистанции 3000 ярдов. «Пенсхерст», отправив в шлюпках партию паники, начал стрельбу из своей 6-фунтовки и добился попадания в лодку. На дистанции 1000 ярдов вошли в действие другие его орудия; неприятель получил попадание выше ватерлинии в середину боевой рубки и позади ее. Затем лодка погрузилась и была забросана глубинными бомбами. Однако, несмотря на все это, лодка не погибла. Это снова подтверждает уже ранее сделанное заключение, что подводные лодки, получив тяжелые пробоины, все-же в состоянии добраться до дома.

Прошло только два дня, и «Пенсхерст» снова имел серьезный бой с лодкой. Это произошло в 11 час. 34 мин. 22 февраля на широте 51° 56′ N и долготе 6° 46′ W. На курсе зюйд-вест с «Пенсхерста» увидели лодку, идущую на вест. Ловушка пошла самым полным ходом, но не могла ее догнать, ибо лодка (это была «U-84») имела надводную скорость 16 узлов. Нет ничего удивительного в том, что она уходила от тихоходного парохода и в 11 ч. 55 м. совсем скрылась из вида. В это время в пределах видимости находился «Алиссум» — один из базировавшихся на Куинстоун шлюпов адмирала Бейли, который эскортировал большой четырехмачтовый пароход «Канадиан». В 12 час. 18 мин. с «Пенсхерста» заметили шлюпку с людьми подорванного торпедой парусного судна «Инверкольд», потопленного в тот же день в 22 милях к зюйд-осту от Майн-Хед. Через несколько минут с «Пенсхерста» заметили киль этого корабля, плававшего днищем кверху.

В 12 час. 35 мин. было замечено появление перископов «U-84», видимо находившейся в 400 ярдах по левому траверзу. Быстрой перекладкой руля право на борт удалось избежать катастрофу от торпеды, выпущенной «U-84». Она прошла близко, всего в 15 футах. Кью-шип изменил свой курс, как бы стремясь убежать. Одновременно он уменьшил наполовину скорость, чтобы дать возможность лодке подойти к нему поближе. Шлюпки были вывернуты, партия паники стояла около них со спасательными поясами. Вскоре после 13 час. лодка всплыла, открыла огонь с дистанции 3500 ярдов, заставив шлюпки отойти от кью-шипа. Затем неприятель сблизился с ловушкой до 1500 ярдов, из предосторожно-

сти снова погрузился и потом на близком расстоянии медленно осмотрел корабль в перископ. Видимо, убедившись, что перед ней не ловушка, лодка всплыла слева по корме в 600 ярдах бортом к «Пенсхерсту». Из рубки вышел германский офицер. Из люка выглядывали еще два человека. Офицер крикнул, чтобы капитан с судовыми документами подошел к борту лодки, но британский младший офицер, для выигрыша ценного времени, изобразил непонимание. Немец повторил свое приказание. Младший офицер ответил, что он обойдет лодку на шлюпке с кормы, с тайным намерением предоставить «Пенсхерсту» действовать в совершенно свободных условиях.

Не успела команда сделать три гребка, как загрохотали орудия «Пенсхерста». Германский офицер прыгнул в люк боевой рубки. Как раз в тот момент, когда скрылся офицер, в кормовую часть лодки попал снаряд. Еще два снаряда попали прямо в центр, четвертый — в корпус позади боевой рубки и еще один пробил корпус ниже его основания. Лодка погрузилась, но через несколько минут ее нос всплыл из воды с невероятным диферентом. По лодке снова был открыт огонь, один из снарядов пробил ей борт, после чего она еще раз погрузилась. У места погружения были сброшены две глубинные бомбы, которые взорвались. Вскоре нос лодки с большим диферентом всплыл на поверхность, но уже на расстоянии 3000 ярдов в стороне. Затем появилась кормовая палуба лодки, причем вся ее команда вышла и выстроилась на палубе. «Пенсхерст» возобновил обстрел, снова попал в корму, но теперь уже «U-84» отвечала на огонь. Она была большой лодкой (230 фут. длины), вооруженной 4-дюймовым и 22-фунтовым орудиями, и имела дюжину торпед, которыми можно было стрелять из шести аппаратов.

В этот момент с норда появился «Алиссум» и начал стрелять по неприятелю. Лодка повернула на зюйд. Скорость «Пенсхерста» равнялась 8 узлам, иными словами, только половине неприятельской. Точно так же и шлюп не мог догнать лодку, которая после трехчасовой погони исчезла из вида. Эти шлюпы были построены для траления мин, а не как противолодочные корабли.

В бою между кью-шипом и лодкой со стороны ловушки было сделано все, что можно было ожидать от

опытного, искусного и решительного офицера. Орудия «Пенсхерста» имели попадания, но, несмотря на это, неприятель уцелел. Мы узнали позже подробности описываемого боя из отчета, напечатанного в германской прессе. По германской версии «U-84» приняла британскую ловушку за пароход-наливник. «Пенсхерст» был действительно очень похож на него, а подобные суда являлись верной приманкой для лодки. Торпеда была выпущена немцами с дистанции 765 ярдов и не попала в цель потому, что британский корабль шел быстрее, чем они предполагали. Маскировка кью-шипа оказалась великолепной, так как до момента открытия огня лодка совершенно не подозревала, что перед ней ловушка. Относительно артиллерийской стрельбы «Пенсхерста» германский отчет устанавливает, что надстройка за рубкой лодки была сразу же пробита и, едва только люк был закрыт, как раздался еще один взрыв, за ним появилась желтая вспышка и огромное количество газов.

Снаряд прошел через боевую рубку, взорвался внутри лодки и вывел из строя одного человека. После погружения на 65 фут. на лодке почувствовали взрыв двух глубинных бомб, который потряс лодку и вывел из действия часть электрических лампочек. Носовые горизонтальные рули заклинило, поэтому лодка и всплыла на поверхность с таким большим диферентом. Гирокомпас, вертикальный руль, трюмная помпа и все приборы управления были выведены из действия. Но как же обстояло дело с течью, вызванной пробоинами от снарядов? Немцы заткнули ее трехцветным флагом французского парусного корабля «Байонн», который был ими потоплен 17 февраля в Английском канале.

Германский отчет сообщает, что лодка после боя с ловушкой принуждена была итти в надводном положении и уходить от противника, а люди были заняты выносом боезапасов. «U-84» приняла сначала «Алиссум» за истребитель, на которого он действительно походил.

Снарядами с ловушки был убит германский младший офицер, а другой — ранен. Пробоина в боевой рубке ничего не значила, так как рубка не является существенной частью конструкции лодки. После закрытия люка на палубе, вода уже не могла попасть в находящийся под нею корпус. Заткнув другие пробоины, «U-84» могла добраться до своей базы, держась в дневное время

вдали от наших патрулей и проходя мимо берега ночью.

Через месяц «Пенсхерст», под командой Гренфелла, снова имел жаркий бой с лодкой в восточной части Английского канала, в точке — широта 50° 28′ N и долгота 0° 12′ W. В этом бою ловушка не потопила неприятеля, а сама получила столь тяжелые повреждения, что на следующий день ее пришлось отбуксировать в Портсмут. Там «Пенсхерст» подвергся длительному ремонту. Он к этому времени имел уже нового командира — лейтенанта Цедрика Нейлора, который был раньше помощником Гренфелла.

2 июля, как обычно, «Пенсхерст» шел своим 8-узловым ходом. Находясь на широте 49° 10′ N и долготе 8° 25′ W в 13 час. 30 мин. ловушка заметила лодку, пересекавшую ее курс с носа на дистанции 6000 ярдов. Лодка погрузилась и ожидала приближения «Пенсхерста», чтобы атаковать его торпедами. Через некоторое время в 500 ярдах слева на траверзе был замечен перископ. На «Пенсхерсте» усилили наблюдение и, увидев торпеду, изменили курс, разойдясь с нею приблизительно в 10 футах. Команда корабля разбежалась по боевой тревоге, а партия паники покинула корабль. В 15 час. 35 мин. неприятель всплыл на поверхность в 5000 ярдах справа по корме. В 15 час. 39 мин. он открыл огонь и вел его до 16 час. 13 мин. «Пенсхерст» открыл ответную стрельбу с 4500 ярдов, имел шестнадцать попаданий и, несомненно, серьезно повредил противника. Лодка быстро вышла из пределов действия орудий ловушки и потому осталась цела. Появились три наших истребителя и начали охоту за лодкой, но ей удалось скрыться.

Следующий бой «Пенсхерста» с германской лодкой произошел 19 августа опять-таки в западной части Английского канала. Утром этого дня одним из пароходов была замечена лодка. «Пенсхерст», который находился в этот момент на широте 47° 45′ N и долготе 8° 35′ W и шел курсом зюйд-вест, делая 8 узлов, в шести милях по носу увидел неприятеля, пересекавшего его курс, видимо, для торпедной атаки. Дул легкий норд-вест, на море была умеренная зыбь, небо чисто, но имелся очень сильный отблеск от солнца. В 17 час. 08 мин. неприятель погрузился, и лейтенант Нейлор под-

считал, что торпедная атака произойдет около 17 час. 45 мин. Точно в это время была замечена прорезавшая воду торпеда на дистанции 1000 ярдов от корабля, в 3 румбах справа по носу, прямо против солнечного луча. На «Пенсхерсте» положили руль лево на борт, но торпеда все-таки попала в него прямо под мостиком, к счастью под очень большим углом встречи.[1] Искусное управление спасло корабль от попадания торпеды в корму, где последствия этого попадания были бы более серьезными. От взрыва торпеды поднялся столб воды такой величины и объема, что верхний и нижний мостики и кормовая палуба были буквально затоплены. Вода заполнила шлюпку, висевшую на правом борту, больше чем в 70 футах в стороне от места взрыва торпеды. Больше того, из-за взрыва образовался сильный крен корабля на правый борт, и вода начала вливаться через щиты. Корабль качнулся влево, причем вода тоже перелилась на этот борт.

Часть команды ловушки была с силой подброшена к потолку кают. Ловушка была подорвана на уровне трюма № 2, правый борт нижнего мостика был сорван, где обнажилась укрытая ширмами 12-фунтовая пушка. Кроме того, оказались сброшенными и борта средней фальшивой шлюпки, скрывавшие другую 12-фунтовку. Вода залила погреб, выведя из действия все приборы управления на мостике. Лейтенант Нейлор решил не отсылать с корабля партии паники. Орудия были уже обнажены, сам корабль не мог управляться и можно было ожидать повторной атаки противника. Ловушка все же продолжала итти вперед, приводы управления были соединены с главными машинами, радиотелеграф починен. В 17 час. 58 мин. был дан общий сигнал другим боевым кораблям с просьбой о помощи.

В 18 час. 05 мин, лодка показалась слева по корме на дистанции 6000 ярдов. Это улучшило положение «Пенсхерста». Неприятель должно быть не заметил обнажившихся орудий и оставался в неведении, с кем он имеет дело. Борта фальшивой шлюпки сразу же были поставлены на место. Поэтому 3-фунтовка, находившаяся над орудийным щитом на корме, открыла по лодке

---

[1] Углом встречи торпеды с целью называется угол между диаметральной плоскостью корабля и курсом торпеды. *(Прим. ред.)*

огонь с 5000 ярдов, и это не показалось противнику необычным. Многие коммерческие пароходы были в то время вооружены. Неприятель отвечал. В 18 час. 21 мин., убедившись, что лодка не обнаруживает намерения уменьшить дистанцию, «Пенсхерст» открыл по ней огонь из всех орудий левого борта и видимо имел попадания, потому что в 18 час. 42 мин. неприятель погрузился. «Пенсхерст», лишенный возможности управляться, маневрировал почти на месте, но помощь уже приближалась. В 18 час. 50 мин истребитель «Леонидос» передал телеграмму, что в 19 час. 30 мин. он подойдет к нему. В 19 час. 05 мин. лодка всплыла и, находясь в 7 милях в стороне, без хода, наблюдала за обстановкой. В 19 час. 26 мин. она увидела приближающийся истребитель и снова погрузилась.

Наступила темнота. В кью-шип все еще поступала вода, и все лишние люди перешли на «Леонидос». Затем «Пенсхерст» пошел в Плимут и в 13 час. 30 мин. на следующий день был взят на буксир высланным к нему навстречу из морской базы на Сцилли буксиром, в сопровождении двух вооруженных траулеров. Таким образом, он прошел через Плимутский проход и 21 августа ошвартовался у деваппортской стенки. Ловушка была тщательно отремонтирована, причем вместо 12-фунтовки на ней было установлено 4-дюймовое орудие, которое давало ей возможность вести бой с лодками, вооруженными таким же калибром артиллерии.

После ремонта «Пенсхерст» под командой лейтенанта Нейлора снова вышел в море.

В полдень 24 декабря он приближался к зюйдовой оконечности Ирландского моря, проложив курс для перехвата лодки, действовавшей у Смолля. Через десять минут на «Пенсхерсте» заметили лодку в двух румбах слева по носу на широте 51° 31′ N и долготе 5° 33′ W, на дистанции пяти миль, идущую под прямым углом к курсу «Пенсхерста» для сближения с ним и для торпедной атаки. «Пенсхерст» шел обычным 8-узловым ходом. В 12 час. 12 мин. неприятель, как это и можно было ожидать, погрузился. Кью-шип сделал несколько зигзагов и пытался принудить неприятеля всплыть на поверхность за кормой для атаки его артиллерийским огнем, но немцы, видимо, хорошо разбирались в обстановке. В 13 час. 31 мин. появился след торпеды, выпущенной с 300 ярдов. Руль

корабля был положен лево на борт, но избежать попадания торпеды было уже невозможно. Торпеда попала в «Пенсхерст» между котельным и машинным отделениями.

Взрыв был очень сильный, повреждения оказались настолько велики, что корабль остановился и начал садиться кормой. Борты фальшивой шлюпки, находившейся посередине корабля, свалились, обнаружив среднее 4-дюймовое орудие. Кормовой артиллерийский щит тоже распался и открыл помещенные там орудия, хотя 12-фунтовая пушка на мостике осталась нетронутой и укрытой вместе с прислугой, спрятанной около нее. Теперь партия паники была отослана прочь на одной оставшейся шлюпке и двух плотах. Неприятель, все еще в подводном положении, продолжал маневрировать вокруг корабля, осматривая его. Затем подошел к шлюпкам и плотам. В 14 час. 40 мин. лодка всплыла на поверхность в 250 ярдах слева на носу и начала обстреливать «Пенсхерст» из своего кормового орудия. Кью-шип открыл по нему ответный огонь, но из-за того, что он сильно сел в воду кормой, орудие не могло дать достаточно угла снижения. И только когда корабль зарывался носом, появлялась возможность стрелять по неприятелю. Было выпущено шесть снарядов, причем первый попал в носовую часть борта лодки, а четвертый — в кормовую часть боевой рубки. Лодка погрузилась и в 15 час. 45 мин появилась вновь справа на траверзе на расстоянии 5 миль. Однако в этот момент показался один из сторожевиков «Р» (специально построенных противолодочных судов). Подводная лодка быстро исчезла и больше уже в этот день не появлялась.

Помощь же «Пенсхерсту» пришла слишком поздно. Команда была спасена, но сам корабль затонул.

Глава X

ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОВ-ЛОВУШЕК

В начале 1917 г., когда подводная война достигла своего апогея, суда-ловушки, в свою очередь, действовали с большим боевым эффектом. Был создан даже

специальный департамент адмиралтейства, который выбирал корабли, отбирал для них личный состав и намечал потребную маскировку. Угроза голода в стране в это время являлась такой серьезной, что всякий метод противолодочной борьбы энергично проводился в жизнь. Всего было взято и приспособлено под суда-ловушки 180 кораблей различных типов. Кроме обычных пароходов-трампов и угольщиков, замаскированных траулерами, было оборудовано еще тридцать четыре шлюпа и шестнадцать сторожевых судов, названных теперь «PQ». Эти суда были низко сидящие корабли, несколько напоминающие миноносцы, но их отличительной особенностью являлись подводные обводы. Они весьма хорошо управлялись и имели специальный выступ для таранного удара при проходе корабля вблизи подводной лодки. Однажды судно прошло даже через корпус лодки.

Следующий этап их оборудования — это сооружение соответствующей надстройки на изящном корпусе корабля, чтобы придать ему наружность небольшого коммерческого судна. Благодаря своей небольшой осадке они имели мало вероятности быть торпедированными. Их исключительная подвижность была особенно ценна.

Во всех портах, по всей стране были обследованы многочисленные трампы, пассажирские пароходы и парусные суда, причем многие не могли быть использованы как ловушки из-за особенностей конструкции или невозможности удачной маскировки.

Тоннаж отбираемых судов, как правило, колебался от 200 до 400 тонн, причем новые суда-ловушки посылались в море для операций из Куинстоуна, Лонгхопа, Петерхеда, Грентона, Ловестофта, Портсмута, Плимута, Фальмута, Мильфорда, Мальты и Гибралтара. В общем они хорошо обеспечивали нашу морскую торговлю, так как заставляли германских командиров быть очень осторожными и даже воздерживаться от нападения на настоящие коммерческие суда.

Свыше чем в восьмидесяти случаях ловушки нанесли повреждения германским лодкам, которым из-за этого раньше срока приходилось уходить в свои базы.

Но, кроме этого косвенного влияния ловушек на ограничение подводной войны против торгового судоходства, из потопленных в течение мировой войны различными противолодочными силами и средствами 203 гер-

манских лодок, не менее одиннадцати лодок было отправлено на дно самими судами-ловушками.

Однако позже стало несомненным, что чем более судов-ловушек находилось в действии, тем более вероятно было их распознавание и менее полезна их боевая работа. Август 1917 г. был наиболее трудным месяцем для операций судов-ловушек. В этом месяце лодками было потоплено шесть кью-шипов. В сентябре успехи ловушек, вообще говоря, приходили к концу. Однако это не значило, что их служба перестала быть продуктивной или что они окончательно потеряли свое значение. Наоборот, они продолжали приносить большую пользу, причем число их все время росло, — в особенности увеличилось количество парусников в наших прибрежных водах. Те ловушки, на долю которых выпадал неуспех в бою с неприятелем, немедленно возвращались на свою базу для перемены такелажа и маскировки.

В Средиземном море, где лодки принесли нам очень много вреда, число кью-шипов непрерывно возрастало. Они были весьма предусмотрительно включены в состав выходивших в море конвоев, где всегда занимали место в хвосте, чтобы походить на отстающих «купцов». При нахождении в хвосте конвоя судну-ловушке мог представиться случай проявить себя и помешать подводным лодкам атаковать конвой.

Переделанные шлюпы типа «цветов» были первоначально построены как тральщики. Хорошая работа морских верфей придала им теперь внешность небольших «купцов», и они были широко использованы в качестве ловушек.

Кью-шип «Тьюлип» («Q-12»), например, начавший свою службу ловушки в августе 1916 г., восемь месяцев спустя был потоплен лодкой в Атлантике. Командир был взят в плен, а остальные восемнадцать уцелевших были подобраны британским истребителем «Мери Роз» и высажены в Куинстоуне. Этот корабль был потоплен «U-62». Командир подводной лодки в своем донесении сообщал, что кью-шип был замаскирован под грузовой пароход. Однако способ поднятия коммерческого флага и отсутствие оборонительной пушки вызвали у немцев подозрения. Шлюп «Вайола» начал действовать как ловушка в сентябре 1916 г. и месяцем позже его обстреляла лодка, которая внезапно прервала атаку и ушла на

север. Повидимому, маскировка шлюпа была разгадана исключительно опытным моряком. С тех пор каждую подводную лодку сопровождал штурманский офицер, служивший на германских лайнерах и грузовых транспортах, знакомый с нормальным судоходством того района, куда направлялась для операций лодка. Положение на «Вайоле» надводного разгрузочного приспособления, находившегося на вертикали под имитацией грузового люка и стрелой, впереди фок-мачты должно быть поразило штурманского офицера. Это была важная деталь, которую необходимо было соблюсти для секретности маскировки.

Другим переделанным под ловушку шлюпом был «Тамариск», который вступил в строй в июле 1916 г. Им командовал Джон Вилльямс. В ноябре шлюп обстреляла с большой дистанции подводная лодка. «Тамариск» вынужден был разоблачить себя и ответить на огонь, но неприятель уклонился от схватки и погрузился.

Точная стрельба кью-шипов по лодкам обеспечивалась тщательным подбором орудийной прислуги. Она давала попадания на коротких дистанциях с первого или второго выстрела. Но встреча «Тамариска» с лодкой на дистанции, по крайней мере, 6000 метров показала, что дальномер был бы очень полезен ловушкам.

Кью-шипы оперировали не только в северной Атлантике, Английском канале, Северном и Средиземном морях, но и в районах Лапландии, северной и южной Атлантики. Например, пароход «Интаба» («Q-2»), под командой Франка Поуэлл, в декабре 1916 г. имел бой с лодкой вблизи Кольского полуострова.

Другой кью-шип оперировал совместно с британской лодкой типа «Е» вблизи Мадейры и Канарских островов и, наконец, третий —находился в южной Атлантике.

В последнем районе наши ловушки занимались поисками океанских подводных лодок «Дейчланд» и «Бремен».

Но главный удар неприятеля пришлось выдержать судам-ловушкам, базировавшимся на Куинстоун — стратегический аванпост британских островов. Почти ежедневно какая-нибудь ловушка входила или выходила из Куинстоуна или с Хаульбоулайнской верфи.

Эта важная база находилась в стране, жители которой были настроены антибритански. Весною 1916 г. в Ду-

блине произошло большое восстание. Немцы неудачно попытались передать восставшим груз оружия на замаскированном пароходе «Ауд». Из этого можно было понять, как трудна и ответственна оказалась задача — обеспечить секретность ловушек. Иногда реквизированный корабль, на котором производилась необходимая маскировка, неделями стоял на верфи. Однако, неприятель ничего не подозревал, пока его лодки не сталкивались с ловушкой в море.

Глава XI

СУДНО-ЛОВУШКА «ПРАЙЗ»

Летом 1914 г. на любительской яхте я крейсеровал в Английском канале. В июле мы видели Гранд Флит, ведомый «Айрон Дюком»,[1] выходившим из Веймутской бухты в Спитхед. В одной кильватерной колонне шли и исчезали линейные эскадры, за ними двигались легкие крейсера. Прежде чем последний из легких крейсеров смывал налипший ком грязи со своего якорного каната и вступал в строй, корпусы «Айрон Дюка» и «Мальборо» уже скрывались за горизонтом. Это было замечательное зрелище!

Вскоре началась война. Яхтенный спорт быстро заглох. В одно утро мы обнаружили в Фальмуте на рейде нового соседа — иностранную трехмачтовую шхуну, которая только что встала на якорь. Этой германской шхуне суждено было стать известным боевым кораблем. Ее захватили через четыре или пять часов после объявления войны в западной части Английского канала, и она была первой военной добычей.

Из всех маленьких кью-шипов, не исключая даже «Митчелл», ни один парусный корабль не заслужил за время войны стольких отличий, сколько эта небольшая шхуна.

Она была построена в 1901 г. При 12 футах 6 дюймах длины ее тоннаж равнялся 199 тоннам.

В феврале 1917 г. шхуна была готова к выходу в море в качестве замаскированного военного корабля с двумя 12-фунтовыми орудиями, остроумно укрытыми

[1] Флагманский линкор командующего Гранд Флитом. *(Прим. ред.)*

на палубе. Ловушка переменила свое имя с «Ферст Прайз» просто на «Прайз» (или «Q-21»). Командовал ею лейтенант Сандерс, служивший до того на парусном кью-шипе «Гельголанд».

«Прайз» был послан для операций в западные воды Атлантики, и 26 апреля вышел из Мильфордской гавани для крейсерства у западного берега Ирландии, где германские подводные лодки действовали довольно успешно. В 20 час. 35 мин. 30 апреля «Прайз» находился на широте 49° 44′ N и долготе 11° 42′ W. Стояла ясная погода с легким ветром, спокойным морем и хорошей видимостью. «Прайз» шел под всеми парусами курсом норд-вест, делая около двух узлов. В это время в двух милях в стороне по левому траверзу была замечена большая лодка, шедшая параллельным курсом. Это была новая лодка «U-93», которой командовал один из способнейших германских офицеров-подводников лейтенант-коммандор фон Шпигель. Длина лодки была свыше 200 фут., вооружение состояло из двух 10,5-миллиметровых орудий, с боевым запасом в 800 снарядов и 18 торпед. Экипаж лодки состоял из 37 офицеров и матросов.

Выйдя из Эмдена 13 апреля, «U-93» находилась в своем первом крейсерстве в Атлантике. До встречи с «Прайзом» лодка уже успела потопить одиннадцать «купцов» и теперь шла обратно в Германию. Фон Шпигель торопился возвратиться в базу. Он был страстным спортсменом, и его лошади участвовали в бегах в Берлине. Наша маленькая шхуна вызвала у него, однако, желание разделаться с нею. Он потопил уже одиннадцать судов, почему не округлить это число до двенадцати?

В 20 час. 45 мин. «U-93» изменила курс по направлению к «Прайзу» и, вызвав на палубу для наблюдения за боем всех свободных людей, открыла огонь из обоих орудий. Лейтенант Сандерс привел «Прайз» к ветру и отослал с корабля свою партию паники. Эта партия состояла из шести человек под командой шкипера Брувер, который до того преднамеренно разгуливал по палубе ловушки. Теперь он спускал свою маленькую шлюпку. В то же время, при звуках тревоги, лейтенант Сандерс и шкипер Миид спрятались внутри стального кают-компанейского люка по середине корабля. Остальная команда скрывалась под щитами или расползалась по своим

боевым постам. Два орудия «Прайза» были укрыты: одно впереди в распадающейся рубке и одно на корме на остроумно придуманной установке под крышкой люка кормового трюма. Кроме того, ловушка имела два пулемета Люйса. Лейтенант Битон, помощник командира, командовал носовой артиллерией и лежал у основания фок-мачты, прижавшись ухом к переговорной трубе, которая шла к тому месту, откуда лейтенант Сандерс управлял кораблем.

«Прайз» был очень похож на мирную и безобидную шхуну и, предчувствуя легкую победу, фон Шпигель сблизился с ней. Нос «Прайза» увалился к осту. Подводная лодка маневрировала вокруг ловушки, обстреливая ее из пушек, желая убедиться, что оставление корабля командой не является маневром.

Два снаряда попали в ловушку на уровне ватерлинии, пробили борт и взорвались внутри корпуса. Один из них вывел из действия вспомогательный мотор и ранил механика, другой разрушил радиотелеграфную рубку и ранил радиста. Повреждения оказались очень серьезными. Каюты и кают-компания были разбиты, грот-мачта пробита насквозь в двух местах и корабль имел течь. Несмотря на это команда «Прайза» оставалась на палубе, неподвижная и невидимая, ожидая приказания лейтенанта Сандерса. Команда ловушки не могла ничего видеть, что происходит вокруг. Обстановку видели только лейтенант Сандерс и шкипер Миид, наблюдавшие за лодкой через прорези своей «берлоги». Лейтенант Сандерс неоднократно вылезал из своей засады на четвереньках на палубу и ободрял людей.

Тем временем лодка подходила все ближе и ближе, попрежнему предпочитая держаться за кормой ловушки. Это было весьма некстати, так как ни одно из орудий «Прайза» не могло наводиться на цель. За кормой послышался странный звук. Известно, что забортный конец лага крепится к небольшой вертушке, которая ввинчена к гакаборт корабля. Внезапно эта вертушка была вывернута и разбита. Неприятель подошел так близко к корме ловушки, что запутался и увлек за собой лаг-линь. Наконец «U-93», убежденная, что на этот раз все обстоит благополучно, развернулась и заняла позицию слева по корме шхуны на дистанции 70 ярдов, готовая немедленно послать ее на дно.

На борту ловушки команда пережила двадцать долгих томительных минут неизвестности. Было уже 21 час 05 мин. Но терпение — эта величайшая добродетель храбрецов — было, в конце концов, вознаграждено. Убедившись сквозь стальную прорезь в готовности орудий, Сандерс дал команду. Одновременно взлетел военный флаг. Крышка и фальшивые рубки внезапно упали. Орудия «Прайза» дружно загрохотали. После поднятия на ловушке военного флага лодка выстрелила два раза. Шхуна дважды получила попадания, один матрос был ранен и сброшен по трапу вниз к пулемету Люйса.

Фон Шпигель, видимо удивленный и разозленный огнем «безобидной» шхуны, переложил руль лево на борт и полным ходом пошел ее таранить. Лодка могла пробить в ватерлинии ловушки громадную дыру, через которую влилось бы много воды. Но мгновенно сообразив, что шхуна находилась вне его циркуляции, командир лодки переложил руль на другой борт и пытался уйти от своего опасного противника. В это время снаряд из кормового орудия «Прайза» попал в носовое орудие лодки, разорвав его на куски, и вывел из строя всю прислугу. Второй снаряд снес боевую рубку лодки, а пулемет Люйса смел остальных людей с палубы. Третий выстрел с кормового орудия «Прайза» тоже попал в цель. Под градом снарядов лодка остановилась. Были видны вспышки как бы от огня выстрела лодки. В 21 час 09 мин., после тридцати шести выстрелов ловушки, лодка исчезла с поверхности моря, погрузившись в воду кормой. Лейтенант Сандерс не мог использовать машины: они уже были выведены из действия, а ветра не было, и ловушка не могла подойти к месту погружения лодки.

Быстро наступала темнота. Партия паники подошла на шлюпке к месту боя для спасения германских подводников и подобрала трех человек. Среди них оказался командир лодки фон Шпигель.

«Прайз» находился в тяжелом состоянии. В пробоину вливалась вода и, несмотря на все усилия, она все время прибывала. Если бы не штилевая погода, корабль наверняка пошел бы на дно. Фон Шпигель, поднявшись на борт ловушки, дал честное слово не делать попыток к бегству и заявил, что он и его люди окажут англичанам всяческую помощь. Победители вместе с побежденными принялись за спасение корабля.

Другая германская лодка, оперирующая в этом районе, могла подойти и прикончить тонущего «Прайза». Поэтому все без исключения были более чем заинтересованы в быстрейшей ликвидации повреждений.

Корабль имел сильную течь. Единственное, что оставалось сделать — создать ему крен. Это было сделано вывалив наружу небольшую шлюпку, наполненную водой, пропуском снизу обоих канатов на палубу и прикантовкой их к правому борту, переброской угля направо и осушением систерн пресной воды левого борта. Пробоины от снарядов вышли из воды, но команде пришлось откачивать воду и днем и ночью. Беда никогда не приходит одна. Попытались запустить двигатель, но искра от мотора подожгла топливо, вытекавшее из поврежденной систерны. В машинном отделении вспыхнул пожар. Были приняты все меры чтобы не допустить его в жилые помещения и погреба. Скоро пожар был потушен. В 23 час. 45 мин. раненый унтер-офицер ловушки, с помощью второго моториста и германского унтер-офицера, запустил мотор. Кроме того были поставлены все паруса. Ловушка проложила курс на ирландское побережье. Ближайшая земля находилась в 120 милях от норд-оста.

Вечером 2 мая открылся ирландский берег, и «Прайз» был подобран в 5 милях к весту от Олд Хед оф Кинсель минным заградителем № 161, который отбуксировал его в Кинсель. Раненые были свезены на берег.

«U-93», вопреки всем ожиданиям, все же благополучно вернулась в Германию. Но недолго ей пришлось существовать и действовать.

В январе 1918 г. «U-93» была протаранена пароходом и затонула.

Спустя шесть недель после боя с «U-93» «Прайз» вышел из Киллибегза (Ирландия) в новое крейсерство на запад от ирландских берегов. Он шел курсом норд-норд-вест под всеми парусами, имея ход не больше одного узла. Подводная лодка была замечена в 1,5 мили на ост-зюйд-ост от ловушки. Лодка шла тем же курсом, что и «Прайз». Маневрирование лодки говорило об очень многом. Вероятнее всего, что по возвращении в Германию «U-93» заменявший Шпигеля лейтенант Циглер дал полное описание судна-ловушки, которое едва не уничтожило их лодку. Эта информация, конечно, была пере-

дана командирам других лодок, которые часто посещали ирландские воды. Циглер сделал грубый карандашный набросок шхуны, и этого было достаточно для точного представления о «Прайзе». Сравнив «Прайз» с карандашным эскизом Циглера, ни один проницательный офицер-подводник не колебался бы долго в своем выводе. По мнению одного британского офицера на «Прайзе» имелась одна маленькая деталь в радиотелеграфной установке, которая должна была выдать истинное назначение корабля опытному наблюдателю. Во всяком случае неприятель пристально наблюдал за ловушкой.

Как только лодка всплыла на поверхность и открыла огонь «Прайз» по обыкновению после преднамеренной суматохи на палубе отослал свою шлюпку. Неприятель продолжал стрелять, и в 11 час. 30 мин. шхуна дважды получила попадание. Через три минуты неприятель повернул, увеличивая дистанцию. Командир ловушки приказал опустить ширмы и открыл огонь с правого борта из обоих орудий с дистанции 1800 ярдов. Один снаряд как будто бы попал в цель, и неприятель немедленно погрузился. Но через два часа лодка снова всплыла на поверхность в 4 милях по корме с правого борта и оставалась в виду ловушки около четверти часа. Ловушка сильно пострадала от германских снарядов. Фалы левой стрелы были сбиты, один снаряд попал прямо в середину правого борта в вершину обшивки среднего пояса, вызвав большую течь. Лейтенант Сандерс, лежавший между мачтой и люком, осколком был ранен в правую руку. Силой взрыва его свалило с ног и перебросило на другую сторону палубы. Превозмогая сильную боль, Сандерс остался на боевом посту.

После этого боя шхуна вернулась в свою базу. Через два месяца ее командир, оправившись от ранения, пошел снова на ней в Атлантику к норд-весту от норд-вестового побережья Ирландии.

На этот раз «Прайз» крейсеровал вместо с одной из наших подводных лодок класса «D». Идея такого взаимодействия заключалась в том, что при подходе неприятеля «Прайз» должен быть атакован и приведен к ветру. В то же время британская лодка должна незаметно подойти к неприятелю и взорвать его торпедой.

Днем 13 августа шхуна, с вновь выкрашенными в черный цвет бортами и красной надстройкой, под шведским

флагом, шла на ост. Внезапно на норде была замечена «UB-48». Сандерс привел ловушку к ветру и просигнализировал британской лодке, что обнаружил слева германскую субмарину. Неприятель, начавший сближение, открыл по «Прайзу» огонь. Британская лодка наблюдала в перископ падение снарядов, но неприятельской лодки не видела до тех пор, пока «UB-48» наконец не перешла на правый борт «Прайза».

Ночью «UB-48», преследуя «Прайза», выпустила по нему две торпеды, одна из которых вызвала гибель ловушки со всем ее личным составом.

Глава XII

СУДЬБА ЛОВУШЕК КУИНСТОУНСКОЙ БАЗЫ

Несмотря на тщательное оборудование судов-ловушек и разработанные методы борьбы с подводными лодками, всегда можно было встретиться с непредвиденной случайностью. В этом смысле интересна судьба кью-шипа «Ревенстоун», зачисленного судном-ловушкой 26 июня 1917 г. под именем «Денлевон». Ровно через месяц он был подорван торпедой в Атлантике, в 40 милях к зюйду от Фастнета. «Денлевон» затонул не сразу и на корабле не оказалось убитых. Была сильная волна, и корабль вскоре сел носом. Пустить в ход машины оказалось невозможным, так как торпеда поразила его в трюм № 2 и силой взрыва подняло и сбросило с полубака за борт семидюймовый пеньковый канат. Он упал в море, проплыл за корму и там так сильно намотался на винт, что корабль не мог дать ни переднего, ни заднего хода. Положение оказалось крайне тяжелым, но кто мог это предвидеть?

На подводной лодке удивились поведению кью-шипа и прекратили атаку. Вскоре один из шлюпов адмирала Бейли «Камелия» подошел к «Денлевону», а из Берехавена подоспел буксир «Фляйна Спрей». «Денлевона» буксировали тридцать один час при сильной волне, несмотря на то что кью-шип сел в воду носом и все время вертелся. Поврежденный корабль благополучно прибыл в Куинстоун.

Из ловушек куинстоунской базы следует упомянуть о кью-шипе «Вала». Берней, командир «Валы», считался

одним из выдающихся командиров кью-шипов. С ним произошел такой случай. Встретив германскую лодку, Берней уменьшил ход ловушки, так как лодка шла на сближение. В тот момент, когда Берней приготовился открыть огонь с ловушки, неожиданно появился американский истребитель, шедший полным ходом для спасения «трампа». Лодка, естественно, сразу же погрузилась и ловушка потеряла свою добычу.

Однажды Берней вышел на «Вала» в другое крейсерство и больше не вернулся назад. Что случилось с ним — неизвестно. Очевидно лодка расправилась с ловушкой, потопив ее вместе с командой.

Берней был очень оригинальным человеком на кью-шипах. Большой любитель ругани и горький пьяница он при выходе в море не позволял никому из офицеров прикоснуться к вину, пока корабль не вернется в гавань. Его способ управления людьми — суровыми рыбаками Северного моря — был довольно оригинален. Отдавал приказания он с исключительной резкостью. На мостике тральщика стояло у него ведро с углем и, уснащая свои приказания эффектными и красочными выражениями, он запускал кусками угля в матросов.

Две ловушки «Зильфа» и «Келлист» закончили свою судьбу трагически. «Зильфа» была пароходом в 2917 тонн водоизмещением. В начале июня 1917 г. она прошла вдоль южно-ирландского берега и затем вышла в Атлантику, как бы направляясь в Нью-Йорк. 11 июня в 9 час. 45 мин., находясь в 200 милях от ирландского побережья, она была подорвана торпедой. Ее машины остановились, внутрь вливалась вода, но плотно уложенный груз леса поддерживал ловушку на плаву. Получив по радио сигнал о помощи, один из американских истребителей, базировавшихся на Куинстоун, вышел к ней навстречу. Это был «Уоррингтон», прибывший к месту, когда машинное и котельное отделения «Зильфы», трюмы №№ 2 и 3 были полны водой, а радио вышло из строя. «Уоррингтон» маневрировал возле ловушки, вызвав по радио буксир. К вечеру ловушка находилась совсем в плохом состоянии, атлантическая зыбь сильно расшатала ее переборки, но на следующее утро она оставалась все еще на плаву. К этому времени «Уоррингтон» стал ощущать недостаток топлива и в 14 час. 30 мин. должен был уйти в гавань.

Это был тяжелый удар для команды тонущего кью-шипа. На «Зильфе» соорудили парус из небольшого куска парусины и при помощи его делали 1,5 узла. На следующий день в 13 час. к «Зильфе» подошли буксиры, но она уже не могла больше держаться и через 20 минут окончательно затонула.

«Келлист» (1030 тонн водоизмещением) был также известен как «Вестфалия», «Ирассик», «Хейлинг» и «Прайз». Ловушка вступила в строй в мае 1917 г. под командой лейтенанта-коммандора Симпсон. Она могла делать около 10 узлов и была вооружена 4-дюймовой, двумя 12-фунтовыми пушками и двумя торпедными аппаратами.

В июле вблизи ирландского берега в 13 час. «Келлист» обнаружил на горизонте германскую лодку. Через две минуты неприятель открыл огонь с большой дистанции. Снаряды падали с недолетом в 3000 ярдов, поэтому лодка увеличила скорость, желая сблизиться с «Келлистом». В 13 час. 30 мин. появился большой коммерческий корабль, идущий с зюйда, и «Келлист» поднял ему сигнал: «Вы подвергаетесь опасности». Пароход изменил курс в сторону, а ловушка пошла переменными курсами и сбросила восемь дымовых шашек, успешно завлекая лодку на дистанцию в 5000 ярдов. Эта дистанция сохранялась до конца сражения. С 13 час. 45 мин. неприятель непрерывно держал кью-шип на прицеле. Палубы ловушки были мокры от всплесков, осколки снарядов грохотали по мачтам. К 14 час. 07 мин. неприятель выпустил шестьдесят восемь снарядов, но имел только одно попадание. «Келлист» решил вступить в бой. Третьим снарядом он, видимо, попал прямо под орудие лодки, остальные снаряды взрывались вдоль палубы и в боевой рубке. Красные языки пламени вздымались выше боевой рубки. Через три минуты после того, как «Келлист» открыл огонь, неприятель, объятый пожаром, погрузился. Ловушка подошла к тому месту и сбросила глубинную бомбу. На воду всплыло тело, одетое в синюю полотняную блузу. В 15 час. 30 мин. на место боя прибыл истребитель «Кристофер». Оба корабля упорно искали неприятеля. Но лодка больше не появлялась. Несомненно ей удалось ускользнуть с очень серьезными повреждениями.

20 августа в Английском канале «Келлист» с большой дистанции подвергся двухчасовому обстрелу с германской лодки. По ловушке было выпущено свыше восьми-

десяти снарядов, но имелось только одно попадание. Однако снаряд пробил ватерлинию и разорвался в кочегарке, ранил двух кочегаров, стоявших на вахте, и вызвал большое поступление в кочегарку воды. Заткнув дыру и поставив подпорку, команда сохранила боеспособность ловушки. В 19 час. 25 мин. стемнело. Лодка не подходила ближе 4000 метров, и поэтому «Келлист» начал стрелять и, видимо, добился двух попаданий в основание боевой рубки лодки, которая вскоре погрузилась и ушла.

11 февраля 1918 г. «Келлист» подвергся более серьезной атаке. Ловушка шла курсом зюйд в Ирландском море. Вахтенный начальник и наблюдатель находились на своих постах, а лейтенант-коммандор Симпсон прохаживался по палубе. Внезапно торпеда ударила в корабль между машинным отделением и трюмом № 3. Взрывом Симпсон был подброшен в воздух и упал на край палубы, сильно повредив руку. Не растерявшись, он приказал команде покинуть корабль. Но многие все-таки утонули, так как «Келлист» через две минуты пошел на дно. На воде плавало несколько человек, державшихся за большие импровизированные деревянные плоты, которые содержались в готовности на случай гибели ловушки. В полумиле от того места, где затонул «Келлист», на поверхность всплыла лодка и быстро приблизилась к плотам. Немцы спросили о командире ловушки, подобрали двух человек и ушли на зюйд. Симпсон, проплавав некоторое время, был вытащен на плот. Был суровый февральский день. Спасшихся на плоту людей охватила жгучая жажда, но Симпсон строго запретил пить морскую воду.

Перед наступлением темноты, около 18 час., люди на плоту заметили патрульный траулер. Кто-то поднял весло, чтобы привлечь внимание траулера. Промокшие до нитки люди чувствовали себя уже спасенными. Внезапно они увидели, что траулер изготовляет орудие и направляет его на плот. Могла произойти непоправимая ошибка.

— Пойте во всю глотку, — приказал командир ловушки.

Матросы громко запели «Типперери». Люди на траулере отошли от орудия, и он полным ходом пошел навстречу плоту. Оказалось, что траулер принял в полумраке плот за подводную лодку. И только, когда британская песня была услышана командой траулера, стало

очевидно, что на самом деле перископ — это поднятое весло, а боевая рубка — сгрудившиеся на плоту люди.

Богата многообразными приключениями судьба ловушки «Прайвет» (она же «Айленд Куин», «Q-19», «Свишер» и «Элкада»). Это — небольшой пароход, 803 тонны водоизмещением. В марте 1918 г. ловушка, совершавшая переход от Лендс Энд к Алдернею и имевшая девятиузловой ход, обнаружила торпеду, которая прошла под машинным отделением корабля. Затем «Прайвет» был обстрелян лодкой, всплывшей на поверхность по корме с правого борта. Из первых девяти выстрелов пять попали в цель. Один снаряд взорвался среди партии паники, многих убил и вывел из строя тали обоих шлюпов. Корпус «Прайвет» был сильно пробит, и корабль оказался вынужденным послать по радио сигнал о помощи. Тем не менее через две минуты ловушка открыла огонь из четырех 12-фунтовок, добившись попадания в переднюю часть боевой рубки и двух попаданий в кормовую часть лодки. Лодка спасалась погружением. Корпус ее имел сильную течь, но она все же пыталась снова всплыть на поверхность, пользуясь двигателями и горизонтальными рулями. Тогда «Прайвет» снова ее обстрелял, имея еще два попадания. Лодка погрузилась, уйдя под воду кормой с диферентом в 45°.

Таким образом, «Прайвет» окончательно утопил «U-85», принадлежавшую к типу больших лодок, вооруженных двумя орудиями и двенадцатью торпедами. Весь бой от момента выпуска лодкой торпеды до ее уничтожения занял 40 мин. Положение же «Прайвет» было тоже не блестящим. Через десять минут из машинного отделения сообщили, что оно заполняется водой. Вскоре вода поднялась над площадками и продолжала прибывать. Попытались заткнуть дыру койками и деревом, но это оказалось невозможным. Команда ловушки получила приказание сесть в спасательную шлюпку и ялик. Через полчаса на горизонте появились два британских истребителя «Кристофер» и «Орестес».

«Прайвет» находился в самом жалком состоянии. За борт были сброшены секретные книги. Глубинные бомбы переставили в безопасное положение. Последний человек оставил корабль. Но ловушка затонула не сразу. Еще полтора часа она оставалась на плаву. Тогда командир офицеры, матросы и аварийная партия с «Орестеса» вер-

нулись обратно на «Прайвет», и через час истребитель с большими трудностями начал его буксировать. Все шло сравнительно хорошо, пока корабли не подошли к Плимут Саунду. Здесь сдала последняя переборка «Прайвета», он начал быстро садиться в воду и затонул на 4,5-саженной глубине против форта Приклекомб.

Однако «Прайвет» вскоре был поднят, приведен в Деванпорт и в конце апреля снова вступил в строй. В ночь на 9 ноября 1918 г., за два дня до перемирия, ловушке удалось уничтожить в Средиземном море еще одну подводную лодку противника.

Поучительная история произошла и с 1295-тонным пароходом «Мевис» (он же «Q-26» и «Найроко»), вооруженным 4-дюймовым и двумя 12-фунтовыми орудиями. Этот корабль был переоборудован в Деванпорте, его краны были сняты и заменены фальшивыми стрелами. Люки трюмов были зашиты, а проникнуть в них можно было через специальные горловины. На случай торпедного нападения ловушка имела балласт из тщательно сложенных дров. Это давало ей возможность долго держаться на плаву.

31 мая 1917 г. кью-шип под командой Андриана Кийса вышел из Деванпорта для крейсерства в Атлантике. 2 июня в 6 час. 45 мин. командир обнаружил корабельную спасательную шлюпку, шедшую под парусом. На ней находилось три человека, один в весьма тяжелом положении. Это оказались уцелевшие с торпедированного и затонувшего греческого парохода «Н. Хадзиака». В момент торпедирования корабля море было бурно и при спуске шлюпок одна из них оказалась разбитой, а другая была залита водой. Капитан и двадцать два человека команды взобрались на обломки. Лодка всплыла на поверхность, приблизилась к команде, но ушла, не попытавшись спасти людей. Сорок восемь часов люди держались на воде, но помощь не приходила. Остались в живых только трое. Они ухитрились с невероятными усилиями исправить шлюпку и поднять парус. На ней они плыли всю ночь, пока не были подобраны на борт «Мевиса». Пятьдесят восемь часов они плыли по морю без пищи и воды.

«Мевис» продолжал держаться на курсе вест, но с наступлением темноты повернул на ост, с расчетом пройти в 10 милях к зюйду от Лизардо. Весь следующий день

ему попадалось значительное количество обломков. «Мевис» находился уже в 20 милях к зюйду от Вольфрок, когда была замечена торпеда, всплывшая на поверхность в 40 ярдах от корабля по его правому траверзу. Она поразила «Мевис» прямо в машинное отделение и пробила борт. Корабль сразу же остановился, так как машинное отделение и кочегарки заполнились водой. Послать радио о помощи было невозможно, радиопередатчик вышел из строя. «Мевис» выпустил три ракеты, после чего к ловушке подошли истребитель «Кристофер», а за ним траулер «Уайтфрайерс» и много буксиров. Началась трудная и медленная буксировка, причем буксиры смогли привести «Мевис» только к Плимут Саунду. Вскоре неожиданно «Мевис» перевернулся и его пришлось выбросить на берег в бухту Каусена в вестовой части Саунда. От окончательной гибели ловушку спас дровяной балласт.

Следует рассказать об инциденте, хорошо иллюстрирующем опасности, которым обычно подвергались кью-шипы. Среди офицеров, которые уже ушли со службы и вернулись после начала войны, был коммандор Кохрен, командовавший одним из шлюпов на юге Ирландии. Я хорошо помню весну 1917 г., когда мы занимались обследованием и уничтожением минных полей, поставленных неприятельскими подводными лодками вдоль южного побережья от мыса Клир до Ольд Хед оф Кинсель.

В начале ноября Кохрен вышел из Деванпорта на кью-шипе «Кендитуфт» с конвоем коммерческих судов, направляющихся в Гибралтар. «Кендитуфт» был замаскирован под пароход трамп, и 8 ноября, находясь поблизости от мыса Сен-Винцент, он встретился с подводной лодкой. Один из снарядов неприятеля попал в мостик кью-шипа, взорвался под койкой в каюте Кохрена, разбил радиотелеграф и рулевой привод. «Кендитуфт» ответил тремя выстрелами, но лодка быстро исчезла и больше не появлялась.

После ремонта в Гибралтаре «Кендитуфт» с коммерческим судном «Тримейн» вышел на Мальту. Это было 16 ноября. Через два дня, когда они находились у мыса Сигли, под носом «Тримейна» прошла торпеда и поразила «Кендитуфт» в правый борт, совершенно оторвав корму корабля и убив всех офицеров, за исключением

капитана Кохрена и лейтенанта Филлипса, находившихся на мостике, и тяжело ранив лейтенанта Эррингтона.

Правильно оценив обстановку, Кохрен приказал «Тримейну» итти в Бужи, а кью-шип поднял фоксель, чтобы додрейфовать до берега. Большинство команды корабля было посажено в шлюпку. На борту остались только люди для обслуживания двух 4-дюймовых орудий. Через полчаса Кохрен, прятавшийся за ширмами мостика, заметил перископ. Хотя перископ являлся плохой целью, все же по нему был открыт огонь и не без эффекта. Затем вражеская торпеда поразила «Кендитуфт» прямо перед мостиком и совершенно разбила переднюю часть корабля. Взрывом торпеды ранило много людей в шлюпке, покрыло мостик угольными мешками и обломками, сбросило за борт старшего матроса (к счастью он был подобран невредимым) и подбросило самого Кохрен, причем падавшие обломки расшибли ему голову.

Корабль внезапно получил толчок, ему оторвало нос, который вскоре всплыл в стороне и быстро затонул. «Кендитуфт» стал дрейфовать к американскому берегу. Командир и один оставшийся на кью-шипе матрос закрыли водонепроницаемую дверь в носовой части жилой палубы, причем работали в почти абсолютной темноте, по пояс в воде среди плавающих столов и других предметов, и только после этого покинули корабль.

Они были подобраны французским вооруженным траулером и доставлены в Бужи. «Кендитуфт» без носа и кормы придрейфовал к берегу на песчаную отмель. Лейтенант Эррингтон умер, не добравшись до земли.

Команда «Кендитуфта» вскоре снова вышла в море на другом кью-шипе.

Глава XIII

БОИ ПАРУСНЫХ СУДОВ-ЛОВУШЕК С ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ

Если бы Дрэк,[1] как гласит легенда, услышав бой своего барабана, ожил бы, он несомненно снова вышел бы в море, командуя парусным кью-шипом.

---

[1] Известный английский адмирал эпохи парусного флота. *(Прим. ред.)*

В апреле 1917 г. 174-тонная вспомогательная баркантина «Гелик» (известная как бриг «11», «Гобо» и «Q-22»), реквизированная в конце 1916 г. и вооруженная двумя 12-фунтовками, имела успешный бой с неприятельской лодкой. Эта ловушка вышла из Фальмута 19 апреля под командой лейтенанта Ирвин и в 18 час. 30 мин. находилась в 48 милях на зюйд от Олд Хед оф Кинсель, идя под всеми парусами курсом зюйд-ост. Стоял чудесный, ясный день. Море тихо. Корабль делал около 2 узлов под парусами и мотором. Вахта в количестве четырех человек находилась наверху и ставила прямые паруса. Вскоре один из вахтенных приблизительно в четырех румбах справа по носу заметил подводную лодку. Лодка находилась от ловушки на расстоянии около 5000 ярдов к зюйду и шла малым ходом курсом норд-вест.

На ловушке немедленно прозвучал сигнал боевой тревоги. Неприятель применил свою обычную тактику стрельбы по кораблю с большого расстояния, добившись шести прямых попаданий. Осколками снарядов были убиты два палубных матроса и четверо ранено. Кроме того, оказался выведенным из действия левый мотор и серьезно поврежден такелаж. Некоторое время оба корабля лежали на своих курсах. Когда неприятель прошел на два румба в корму от правого траверза, парусный корабль открыл огонь. Это произошло в 18 час. 50 мин. Неприятель сделал еще двадцать выстрелов, но как только атака ловушки приняла для него опасный характер, он изменил курс и выпустил торпеду с дистанции 4000 ярдов. К счастью, «Гелик» имел время чтобы увернуться от попадания поворотом направо. Торпеда прошла параллельно правому борту. Носовое орудие «Гелика» дало четыре выстрела, причем четвертый снаряд попал в лодку. Но на беду ловушки сломалось стреляющее устройство носового орудия, которое временно вышло из действия. «Гелик» вынужден был развернуться, чтобы ввести в действие орудия правого борта. Таким образом, бой велся до 19 час., когда неприятель развернулся влево и начал медленно уходить на зюйд-вест, все еще стреляя.

Теперь на баркантине случилось другое несчастье. Один из снарядов вызвал течь в палубной цистерне пресной воды. Эта вода попала через дыру в палубе в машину правого борта и вывела ее из действия. Таким

образом бездействовали обе машины. Ветра не было, и «Гелик» не мог маневрировать, хотя оба орудия продолжали наводиться. Лодка получила еще два попадания. Около 20 час. лодка прекратила огонь, положила лево руля и пошла навстречу баркантине. Через десять минут на дистанции 4000 ярдов «Гелик» снова попал в нее. На этом бой и закончился. Каждый из противников выпустил около 110 снарядов. Лодка была повидимому сильно повреждена, вследствие чего она прекратила схватку и погрузилась. Вскоре посланный наверх для наблюдения матрос донес, что ясно видит лодку, идущую под водой на зюйд-вест. «Гелик» приложил все усилия, чтобы следовать за нею, но быстро наступила темнота. Так как оба мотора бездействовали, а паруса и такелаж находились в жалком состоянии, ловушка проложила курс на Олд Хед оф Кинсель и на рассвете, в 10 милях от берега, была подобрана шлюпом «Блюбелл» и отбуксирована в Куинстоун.

Ранее уже отмечались действия вспомогательной шхуны «Глен» (она же «Сидней и «Атос»), которая начала свою службу в апреле 1917 г., под командованием лейтенанта Трунбулл. 17 мая она потопила «UB-39», одну из тех лодок, которые обычно выходили из Зеебрюгге, проникали в Дуврский пролив и затем оперировали в Английском канале, будучи вооружены одной пушкой и четырьмя торпедами. Неприятель имел 22-фунтовую пушку, а «Глен» — 3- и 12-фунтовую.

Было 6 час. вечера. Ловушка находилась в 35 милях к зюйду от Ниидлз, идя на норд-ост, при ветре с ост-зюйда в 4 балла. Корабль шел под всеми парусами. Внезапно, неизвестно откуда, послышался выстрел, через пять минут увидели вспышку второго и затем в 2,5 мили к зюйду была замечена «UB-39». «Глен» обрасопил фока-рею и потравил все паруса, чтобы сдержать свой ход. Лодка прекратила огонь. Ее командир, очевидно, был малоопытным подводником, — он оказался настолько неразумным, что приблизился к шхуне. Подойдя к ловушке, с которой только что сошла партия паники, на дистанцию 800 ярдов, лодка погрузилась. Затем она уменьшила дистанцию до 200 ярдов и пошла параллельным курсом со шхуной по правому борту последней. Партия паники не успела еще отойти от корабля, как «UB-39» снова всплыла на поверхность за кормой шхуны

всего лишь в 80 ярдах от нее. Лейтенант Турнбулл отдал приказание открыть огонь. Через пять секунд был выпущен первый снаряд, который попал в лодку за боевой рубкой. Неприятель был видимо сильно изумлен. В открывшемся люке боевой рубки лодки показался человек, с недоумением посмотревший на кью-шип. В ту же минуту второй снаряд из 12-фунтовки взорвался в корпусе под боевой рубкой, и человек, сраженный, упал в люк. Лодка начала погружаться. Но когда корма ее поднялась из воды, третий и четвертый снаряды 12-фунтовки взорвались по середине корпуса лодки. Пробоины от этих снарядов были ясно видны матросам на шхуне. Открыла огонь и 3-фунтовка. Ее второй снаряд попал в корпус по ватерлинии впереди боевой рубки, третий взорвался у орудия, четвертый и пятый — в корме. В тот момент, когда лодка уже тонула, шестой снаряд взорвался в воде вблизи нее. Сильно пробитая в нескольких местах «UB-39» накренилась на левый борт и навсегда исчезла. Через некоторое время на поверхность всплыло большое количество масла.

После такой победы команда ловушки имела все основания находиться в приподнятом настроении. Но через некоторое время, справа на носу, на расстоянии 4000 ярдов было обнаружено приближение другой подводной лодки. «Глен» обстрелял ее. Лодка погрузилась, затем появилась в 600 ярдах слева на носу. «Глен» снова открыл огонь по перископу, но через несколько минут лодка появилась в 1000 ярдах слева по корме. Это случилось как раз в тот момент, когда принималась на борт партия паники. Неприятель очевидно собирался торпедировать ловушку. «Глен» пошел курсом норд под всеми парусами и мотором. В 19 час. в двух милях справа по траверзу была замечена еще одна очень большая лодка, шедшая в том же направлении. Вскоре эта лодка открыла по ловушке огонь, затем повернула для прохода под корму и продолжала стрелять из своих обоих орудий. «Глен» отвечала огнем своих орудий. Около 20 час. стрельба прекратилась. Лодка постепенно исчезла из вида.

Если внимательно рассмотреть обстановку на карте, то станет ясно, что неприятельские лодки концентрировались в середине прохода, идущего вверх, вниз и поперек канала. Они были расположены так, чтобы пере-

резать коммуникационные линии с Шербургом и уничтожать проходящие лайнеры.

Через несколько недель «Глен» снова имел бой с лодкой в том же районе. Шхуна шла правым галсом курсом зюйд-вест со скоростью 2 узлов. В это время слева по корме в 4 милях был замечен корабль, видимо парусник, который открыл по ловушке огонь, причем первый выстрел лег с недолетом в 1000 ярдов.

Это была лодка, замаскированная под парусник. Немецкие подводники делали это довольно часто, хотя не всегда удачно. Я помню, как однажды лодка безнадежно выдала себя, идя полной скоростью под моторами с дико колыхающимися парусами. Столь ненормальное с морской точки зрения явление сразу же было обнаружено ближайшим патрульным кораблем. Лодка погрузилась так поспешно, что оставила парус на поверхности воды.

Через несколько минут с лодки последовал второй выстрел. Снаряд упал с недолетом всего 60 ярдов. После этого ловушка изобразила «покинутый» корабль. Неприятель стрелял с промежутками в несколько минут, но снаряды падали с перелетом. Седьмой и восьмой снаряды упали гораздо ближе, всплески залили палубу, а осколки снарядов пробили паруса и щиты. Ловушка открыла огонь из обоих орудий. Командир этой лодки был более осторожен. Лодка уклонилась от сближения и, оставаясь на дистанции 4000 ярдов, произвела еще три выстрела. Затем она погрузилась и исчезла.

Активность подводных лодок наиболее заметно проявилась в районе Портланд Билля. Лодки были также расставлены на западных подходах к Английскому каналу. Объясняется это тем, что в это время на западном берегу Франции высадился первый контингент американских войск. Каким бы путем ни направлялись транспорты через канал в Шербург или Саутгемптон — неприятельские лодки стояли наготове, ожидая их.

Заслуживает внимания также и тот факт, что 26 июня парусный кью-шип «Гелик» заметил лодку в западном входе в Английский канал и имел с нею короткий бой.

Подводные лодки часто находились на подходе к Шербургу. Для этого имелись основания. Угольные копи Франции находились в руках неприятеля, и мы снабжали Францию углем. С февраля 1917 г. была организована определенная система этого снабжения. Она

явилась реальным началом конвойного метода, принятого вскоре затем для всего нашего судоходства.

Корабли должны были грузиться углем в Бристольском канале и затем следовать кругом в Веймутскую бухту. Собравшись там, они затем группами шли в Шербург под охраной траулеров. Это была целая коллекция довольно старых судов. Но в этот период ощущался громадный недостаток тоннажа, и всякий старый корабль, который мог вести уголь, расценивался буквально на вес золота.

Следующим этапом развития противолодочной борьбы было включение в состав конвоев судов-ловушек, шедших на значительном отдалении за конвоем, так чтобы неприятель принял их за отставших и пытался утопить, прежде чем эскорт конвоя мог повернуть и притти на помощь. Недостаток торгового тоннажа заставил нас загружать суда-ловушки вместо балласта настоящим грузом. Они могли легко его везти без всякого ущерба для своих боевых свойств.

Секретность назначения корабля во время стоянки его под погрузкой в порту тщательно сохранялась, так как вооружение ловушек было укрыто весьма искусно. Требовались только небольшие организационные мероприятия, чтобы предупредить распространение слухов об истинном назначении корабля. Главная трудность возникала из-за неизбежного нахождения в тех же гаванях по соседству с ловушками судов нейтральных стран, но и эта трудность была преодолена.

Во многих случаях судно-ловушка было одновременно и настоящим «купцом». Таким кораблем оказалась двухмачтовая 179-тонная бригантина «Пробус» (она же «Q-30» «Реди», «Тирза», «Элексир»). Этот корабль был куплен Адмиралтейством в 1915 году и снабжен вспомогательным мотором. Базируясь на Грентон, он оперировал в качестве ловушки в Северном море.

В мае 1917 года «Пробус» оказался в роли купца-ловушки. Нагруженный углем в Грентоне, он вышел оттуда 4 мая и прибыл благополучно в порт назначения — Трегюер. Оттуда ловушка последовала в Суэнси с грузом кот-пробса, необходимого для Валлипских угольных копей. Наше обычное снабжение из Скандинавии через Северное море в этот период находилось под большой угрозой.

Из Суэнси «Пробус», вооруженный двумя 12-фунтовками и двумя 6-фунтовками, прибыл в Фальмут и в 15 час. 30 мин. 20 июля вышел под парусами в Морле, вместе с двенадцатью парусниками и одним кораблем эскорта, вооруженным траулером «Харлех Кестов». Что это была за картина: дюжина парусных судов, проходящих маяк Св. Энтони! Действительно, мировая война показала, что история может повторяться. Кто подумал бы, что когда-нибудь снова появится конвой парусных судов, которые в былые войны обычно собирались и выходили из Фальмута!

Наш современный конвой парусных судов был организован следующим образом: на расстоянии одной мили впереди от первого парусного корабля шел траулер, затем в 3 милях шли двенадцать парусников и в 4 милях позади последнего корабля, изображая отстающее судно, двигался «Пробус». Таким образом, ловушка находилась на дистанции 8 миль от эскортного траулера. Прошла большая часть дня, прежде чем наступили события.

В 14 час. 15 мин. 21 июня «Пробус», все еще двигаясь позади конвоя и находясь в 23 милях от Старта, шел курсом зюйд-вест. Дул зюйд-вестовый ветер с силой в 3 балла, обеспечивая «Пробусу» 4-узловую скорость хода. В этот момент ловушка обнаружила что-то вроде судна, несшего вооружение кетча и шедшего тем же курсом в 4 милях справа по корме. Но вскоре по изменению пеленга стало ясно, что кетч шел не только под парусами. В 14 час. 30 мин. после начала артиллерийской стрельбы обнаружилось полное тождество этого «кетча» с подводной лодкой. Первый снаряд упал в 10 ярдах по траверзу бригантины. Затем «Пробус» был приведен к ветру, команда его разошлась по боевым постам, шлюпку приготовили к спуску, причем все это время лодка с расстояния 4000 ярдов вела по нему беглый огонь. Снаряды с лодки падали недалеко от цели. «Пробус» шел на зюйд-вест, обрасопив реи, и ввиду слабости ветра, уваливался назад. Затем его нос медленно покатился на зюйд. В это время неприятель, быстро стреляя, двигался на вест, как бы проходя под носом у бригантины. Стоял прекрасный летний вечер. Можно было легко видеть конвой и дым эскортного траулера. Минут десять лодка вела непрерывный огонь на большой дистанции. После этого «Пробус» поднял военный флаг и открыл

ответный огонь на дистанции в 3500 ярдов из своей 12-фунтовки правого борта. Первый снаряд упал с недолетом в 500 ярдов, но команда лодки поспешно покинула свои боевые посты и ушла в боевую рубку. Второй снаряд ловушки, видимо, попал в лодку, потому что неприятель, пересекавший курс бригантины, остановился, над ним поднялось большое облако дыма и он временно прекратил огонь.

«Пробус» лег на другой галс. Лодка, воспользовавшись преимуществом этого положения, возобновила огонь. Но теперь вошла в действие 12-фунтовка левого борта британского корабля. Четвертый выстрел несомненно дал попадание, потому что были сбиты паруса и мачты лодки и из передней части боевой рубки поднялись клубы дыма. Обстрел продолжался, неприятель был вынужден погрузиться. Последний снаряд «Пробуса» попал в верхнюю часть боевой рубки лодки.

Было около 15 час. 30 мин. Лодка себя ничем не обнаруживала. Через четверть часа она показалась в 6 милях в стороне, направляясь к «Пробусу». На ней вероятно заделали пробоины и намеревались нанести парусник смертельный удар. Но вооруженный траулер со своей рыбачьей командой, рвавшейся сразиться, шел в это время к подводной лодке, что заставило ее прекратить бой и удалиться на норд-ост.

Эта стрельба снова показала большую слабость парусника, как военного корабля. В прошлые времена быстро движущаяся галера, сражаясь с парусной караккой или каравеллой, могла довести атаку до конца, если погода была тихая и атакуемый корабль беспомощно качался на волне со своими тяжелыми реями и такелажем. Лодка же является современной галерой, а парусные кью-шипы представляют собой древнюю каракку Они могут маневрировать только при ветре, причем сильный бриз затрудняет артиллерийскую стрельбу по неприятелю. «Пробус» из-за штиля практически был без хода, так что лодка могла ходить вокруг него, а он не мог увалиться к ветру.

Когда бригантина легла на кормовой галс, то ее правый винт запутался в лаг-лине и вышел из действия. Однако «Пробус» снова лег на свой первоначальный курс, последовал за конвоем и, несмотря на слабый ветер, во-время пришел в Морлекс.

Хотя лодка спаслась, «Пробус» тем не менее успешно отогнал ее от конвоя. Парусные кью-шипы стали лучшими кораблями для эскорта других парусных судов, шедших в конвое, и потому дали возможность использовать вооруженные паровые патрульные суда в других местах и для других задач. Ничем не отличаясь по внешности от остального конвоя, снабженные укрытым радиотелеграфом и вооруженные гаубицами, они имели больше шансов заманить и уничтожить подводную лодку, нежели вооруженный траулер или истребитель. Вместе с тем сама по себе перевозка грузов на парусниках являлась крайне важным и прибыльным делом. «Пробус», например, перевозя грузы, оплатил свою стоимость в несколько раз. Заработок свыше 1000 фунтов в месяц не являлся для него чем-то необычным. Поэтому вполне естественно, что мы тогда отыскали несколько других парусных судов, которые могли быть использованы для этой двойной задачи.

В ноябре 1917 г. была реквизирована 900-тонная трехмачтовая шхуна «Фреш-Хоол», стоявшая в Грентоне. Сначала она называлась «Эдит Куммингс» из США. В свежий бриз могла давать 12 узлов. Она была переоборудована под ловушку и вступила в строй в начале апреля 1918 г. и находилась в нем до перемирия. Тогда же были введены в строй еще и другие парусные суда, способные носить по крайней мере одну 4-дюймовку и две 12-фунтовки и снабженные вспомогательным двигателем, это «Рентул», «Имоджен», «Вайола», «Кимрик» и «Елизабет». В добавление к трем орудиям, они были вооружены 7,5-дюймовыми гаубицами. «Имоджен» являлась баркентиной и перевозила фарфоровую глину из Фовей в Сант-Мало; «Рентул» было тоже баркентиной; «Вайола» — шхуной и «Кимрик» — трехмачтовой шхуной.

К концу сентября имелось не менее девятнадцати судов-ловушек, оборудованных только в одном Грентонском порту, причем девять из них были парусными судами. Поэтому интересно показать, каким образом были использованы эти суда на двойном назначении, как военные корабли и как грузовые транспорты.

Баркентина «Меропс» выгрузила груз в Ренкорке, приготовляясь принять уголь для Шербурга. Топсельная шхуна «Дергль» сдала груз в Лервике и затем погрузила селедки для Фернборок. «Ферш Хооп» готовилась

выйти из Ливерпуля в Бель-Фаст, где она должна была принять балласт для Галифакса в Новой Скоттии. «Барон Розе» (другая 900-тонная шхуна) готовилась выйти из Нью-Кестля с балластом в Галифакс. Баркентина «Рентул» находилась в пути с углем для Шербурга, а баркентина «Имоджен» — с углем для Лервика. Шхуна «Вайола» (она же «Верекер») вышла из Грентона с углем для Сант-Валера Ан Бо. Стальная шхуна «Кимрик» взяла уголь в Грентоле для Шербурга. Другая трехмачтовая шхуна перевозила уголь из Грентона в Сант-Валер Ан Бо.

В дополнение к ним в том же самом порту имелись еще двенадцать паровых судов, действовавших как кью-шипы.

В это время в другой части британских островов наш старый знакомый «Гельголанд» имел новый бой с германской подводной лодкой. Это произошло 11 июля 1917 г. в районе Сцилли. В этом бою два судна под парусами обстреливали друг друга. Но к несчастью, опять стояла штилевая погода. Вначале неприятельские снаряды пролетели над фор-брам-реей ловушки, когда последняя дрейфовала по проливу. Затем на ловушке включили моторы, и с расстояния 500 ярдов оба орудия и пулеметы Люйса доставили лодке много неприятностей. Она была серьезно повреждена и спаслась от гибели погружением.

Таким образом, вокруг наших берегов, в Северном море, Английском канале, Ирландском море и Атлантике, включая Оркнеи и Шетландские острова, а также в Бискайском заливе и у берегов Северной Америки эти парусные суда-ловушки выполняли свои боевые задачи. Снаряжение и укомплектование этих судов командой отрывало личный состав с боевых кораблей. Ни флот ни вспомогательные патрульные силы не могли более ослабляться. Наоборот, истребители и легкие крейсера строились и укомплектовывались самыми быстрыми темпами, и одновременно большее количество новых тральщиков, траулеров и дрифтеров ежедневно требовало пополнения людьми. Кроме того, ощущалась большая потребность в комендорах, которые нужны были почти на каждом британском коммерческом корабле. Для нашего островного государства существование судоходства в мирное время со всеми его пароходами, лайнерами, трампами, угольщиками, траулерами, дрифтерами, яхтами, рыбачьими

смеками было крайне важно. С наших полностью оснащенных такелажем судов и с прибрежных парусников мы брали нужных нам людей, тем более, что для тренировки военных моряков требовалось времени больше, чем для подготовки сухопутного бойца.

Глава XIV

ВЫСШИЙ ЭТАП БОЕВОЙ СЛУЖБЫ КЬЮ-ШИПОВ

17 февраля 1917 г. коммандор Гордон Кемпбелл, все еще командуя «Фернборо», переименованным в «Q-5», снова потопил германскую лодку. Подробности потопления, скрытые на некоторое время от широкой публики, вызвали в свое время много разговоров в британском флоте, в особенности среди тех, кто служил в том же районе. Этот бой происходил у юго-западного побережья Ирландии, где неприятель в начале месяца начал беспощадную подводную войну. Немцы имели к этому времени на Северном море 95 подводных лодок, 8 — в Балтике и 31 — в Средиземном море. Приказы командования, полученные командирами лодок, были очень суровы. Один из этих командиров рассказывал, что если им не удавалось потопить достаточно большое количество торгового тоннажа, то их немедленно снимали с должности.

«Каждый союзный коммерческий корабль надо атаковать без задержки», «Подобный метод военных действий на море должен принудить Англию заключить мир и таким путем решить исход всей войны», «Требуются энергичные действия лодок, но важнее всего быстрота их действий», «Наша цель состоит в том, чтобы лишить Англию морской торговли. Поэтому по мере возможности лодки должны занимать позиции вдоль английского берега, в тех местах, где сходятся все торговые пути», «Если когда-либо явится возможность атаковать противника ночью, это должно быть сделано», «Когда корабль будет покинут, подводная лодка должна потопить его артиллерийским огнем, подходя к нему с кормы. Вследствие активности британских кью-шипов, каждый торговый корабль, даже парусные суда, надо рассматривать как ловушку, и потому всех капитанов

и механиков коммерческих судов следует брать в плен»,— таковы инструкции, которые с начала подводной войны получались командирами германских лодок.

Из 134 подводных лодок, имевшихся в Германии к февралю 1917 г., одновременно в операциях могло принимать участие не менее 25 и не более 44. Первый период этой войны был более ярким. Число коммерческих судов, потопленных лодками во всех водах в декабре и январе 1917 г., равнялось 35—36, а в феврале внезапно поднялось до 86. Эти потопления в большинстве происходили у южного берега Ирландии.

14 февраля в 30 милях на зюйд-зюйд-вест от Фастнета был потоплен парусный корабль «Ейдора» (1991 тонна) а через три дня там же пароход «Иола». Таким образом, приказы своего командования лодки начали выполнять точно. 17 февраля Кемпбелл привел «Фернборо» в этот район. В 10 час. 15 мин., находясь в широте 51°31′ N и долготе 11°23′ W, ловушка обнаружила пароход, идущий семиузловым ходом курсом ост, и в этот момент было замечено приближение торпеды.

В книге приказов по кораблю Кемпбелл записал: «Если вахтенный начальник увидит приближающуюся торпеду, то должен, увеличивая или уменьшая скорость корабля, в зависимости от необходимости, обеспечить ее попадание». Этот приказ был прочтен под расписку всеми офицерами, и таким образом не могло быть никаких недопониманий. Прием был вполне обдуман. Самопожертвование давало возможность обмануть подводную лодку и потопить ее. Вся команда кью-шипа была предупреждена об этом рискованном приеме, и каждому человеку предоставлялась возможность покинуть ловушку до выхода ее в море. Поэтому, когда на «Фернборо» заметили приближение торпеды, вместо того чтобы легко уйти от нее, постарались с нею встретиться. В последнюю минуту руль был переложен лево на борт с таким расчетом, чтобы торпеда не попала в машинное отделение. Торпеда поразила корабль в районе трюма № 3, ранив механика и сделав большую пробоину в борту «Фернборо».

В то же мгновение прозвучал сигнал боевой тревоги, и вся команда разошлась по своим местам. Все покинули корабль за исключением тех, кто был нужен на борту. Отослали две шлюпки и одну динги, полные людей. Чет-

вертую шлюпку приспустили. Кемпбелл лежал спрятанным на крыле мостика, наблюдая за лодкой. Вскоре по переговорной трубе старший механик донес о заполнении водой машинного отделения. Кемпбелл в ответ на это приказал держаться сколько будет возможно. В то же время Кемпбелл обнаружил справа по корме перископ лодки в расстоянии 200 ярдов. Лодка, видимо, осторожно производила тщательный осмотр корабля. Затем она (это была «U-83») прошла вдоль правого борта ловушки всего лишь в 13 ярдах от нее и в 3 ярдах от шлюпок. Лодка шла так близко, что Кемпбелл мог совершенно ясно видеть под водой все ее очертания.

Наступил ответственный момент. Не пора ли нанести лодке решительный удар? Искушение открыть огонь для командира ловушки было почти непреодолимым. Однако он сдержал себя и решил еще немножко подождать, переживая минуты, тянувшиеся томительно долго. Лодка на близком расстоянии срезала нос «Фернборо» и, наконец, всплыла на поверхность в 300 ярдах слева по носу. В 10 час. 05 мин. «U-83» прошла под моторами по левому борту ловушки, продолжая осмотр уже с меньшей осторожностью. Командир ловушки ожидал только того, чтобы все его орудия могли наводиться, и как только неприятель пришел на прицел, началась стрельба. Дистанция равнялась прямому выстрелу. Первый же снаряд 6-фунтовки попал в боевую рубку и убил командира лодки.

Немцы повидимому совершенно растерялись. Лодка продолжала оставаться на поверхности, в то время как орудия «Фернборо» рвали ее корпус на части, а некоторые снаряды пробивали лодку насквозь. Выпущено было свыше сорока снарядов, не говоря уже про пулеметный огонь.

«U-83» была совсем избита и окончательно затонула с открытым командирским люком, из которого люди карабкались наверх. Спасательная шлюпка «Фернборо» пошла к ним на помощь и успела подобрать одного офицера и одного матроса. Ловушка же оказалась в тяжелом состоянии. Машинное и котельное отделения и оба кормовых трюма №№ 3 и 4 быстро заполнялись водой, корабль тонул кормой. Кемпбелл послал по радио сигнал о помощи; перевел почти всю команду в шлюпки, оставив на борту только несколько человек, и уничтожил

все секретные книги и карты. Его сигнал был принят, и до наступления полудня к «Фернборо» подошел британский истребитель, чтобы взять ее на буксир. Затем к ним подошел шлюп «Беттеркеп». Появилась надежда на спасение «Фернборо». Кемпбелл с двенадцатью матросами вернулся на борт своего корабля. Он, казалось, еще не погружался окончательно, хотя вода медленно прибывала.

Наконец «Беттеркеп» взял ловушку на буксир, но буксирный конец вскоре отдался. В 17 час. шлюп снова завел буксир. Так корабли шли всю ночь. В 14 час. следующего дня «Фернборо» внезапно сильно накренился, и так как вода начала поступать быстрее, команда снова получила приказание пересесть в шлюпки.

Подошедший через полтора часа шлюп «Лабурнум» приблизился к ловушке в тот момент, когда Кемпбелл находился на корме. Вдруг совершенно неожиданно взорвалась одна из глубинных бомб. Командир «Беттеркеп», предположив, что произошел взрыв торпеды с подводной лодки, отдал свой буксир. Пробыв на борту «Лабурнума» до рассвета, Кемпбелл вернулся на свой корабль. «Лабурнум» взял «Фернборо» на буксир.

Был проложен курс на Бентри Бей. По мере приближения к нему ловушки корабль представлял собою все более и более замечательное зрелище, идя с креном до двадцати градусов и имея корму почти на 8 фут. под водой. Между тем на помощь были высланы дополнительно вооруженный траулер «Люнедо» и буксир «Фляйинг Спортсмен». С их помощью «Фернборо» удалось довести до Фиордо, где он в 21 час. 30 мин. был посажен на мель у Милль Коу в Берехавене. Таким образом, «Фернборо», победив два раза своего противника, остался на плаву только потому, что его трюмы были набиты деревом.

Через несколько месяцев «Фернборо» был поднят, переведен в Берехавен и отремонтирован, но уже не как ловушка, а как торговый корабль. Кемпбелл занялся подготовкой другого кью-шипа.

Это был угольный транспорт «Виттория», 2817 тонн водоизмещением. Его отобрали во время стоянки в Кардифе, откуда направили в Девапорт для переоборудования под наблюдением Кемпбелла. Боевую службу новая ловушка начала 28 марта 1917 г. Она была воору-

жена одной 4-дюймовкой, четырьмя 12-фунтовками, двумя пулеметами «Максим» и двумя 14-дюймовыми торпедными аппаратами. При скорости в 7,5 узла ловушка вполне соответствовала своему назначению. Кемпбелл, вступив в командование ею, взял на нее свою команду с «Фернборо». Ловушка имела радиостанцию, а в трюмы ее был погружен балласт из дерева. По выходе из Девапорта она переменила свое имя на «Паргуст», но позднее была также известна под именами: «Снейл», «Фрисуэлл» и «Пенглосс».

Закончив все подготовительные работы, «Паргуст» вышел в первое крейсерство. Долго ждать ему не пришлось, и 7 июня он отыскал в Атлантике свою первую жертву. Апрель был неблагоприятным месяцем для британского судоходства. Германскими подводными лодками было потоплено не меньше 155 наших коммерческих судов, общим тоннажем в полмиллиона тонн. В мае эти цифры слегка упали, но в июне снова поднялись, хотя до конца войны никогда не поднимались выше апрельских. Сильно страдали от лодок не только британские суда. Я помню, что как раз в это время истребитель США «Кушанг» доставил в Бентри Бей с итальянского парусного корабля тринадцать человек, из них трех раненых. Кроме того в этом районе неприятельские лодки поставили большое количество опасных минных банок. Патрулировавшие вдоль юго-западного побережья Ирландии часто видели обломки погибшего корабля или же смытые матросские сундуки.

Итак, представим себе «Паргуст» утром 7 июня находящимся в широте 51° 50′ N и долготе 11° 50′ W и медленно продвигающимся вперед малым ходом. В этот период войны едва ли можно было найти невооруженный пароход. Поэтому, если бы кью-шип не имел у себя на корме орудия, ясно видимого со стороны, то это казалось бы подозрительным. «Паргуст» имел на корме фальшивое орудие. Возле него стоял в соответствующей форме матрос.

Я хорошо помню этот день. Море сильно волновалось, собирался сильный дождь. В 8 час. из мглы появилась торпеда, выпущенная видимо с близкой дистанции и направлявшаяся по правому траверзу корабля. Не дойдя 100 ярдов до цели, торпеда выскочила из воды и ударила в машинное отделение близ ватерлинии. Она

сделала большую пробоину в борту корабля, вызвала заполнение водой котельного и машинного отделений, трюма № 5 и сорвала с места спасательную шлюпку правого борта.

Кемпбелл отдал приказание покинуть корабль, и партия паники отошла на трех шлюпках в сторону. Едва только отвалила последняя шлюпка, как в 400 ярдах с левого борта впереди траверза ловушки был обнаружен перископ. Затем лодка повернула и направилась к кораблю. Подойдя к корме спасательных шлюпок, лодка опустила перископ, затем перешла на корму ловушки и, находясь от нее в 50 ярдах, всплыла и пошла контркурсом в противоположную сторону от курса «Паргуста», догоняя одну из его шлюпок. На боевой рубке лодки показался человек, передавший голосом на шлюпку какое-то приказание. Однако спасательная шлюпка попрежнему гребла по направлению к ловушке, что видимо привело в сильное раздражение человека на лодке. Он снова начал ей семафорить. В 8 час. 36 мин. лодка очутилась в таком положении, что на нее можно было легко наводить орудия «Паргуста». Поэтому был открыт огонь, и первый же снаряд из четырехдюймового орудия попал в основание боевой рубки и сбил оба перископа. Затем выпустили еще около сорока снарядов, большинство которых попало также в боевую рубку. Лодка быстро накренилась на левый борт, из ее люка выскочило наверх много людей. Лодка явно находилась в тяжелом состоянии, с сильным креном, почти погруженной кормой и вытекающим из бортов маслом.

Когда все вышли на палубу лодки и подняли руки вверх, Кемпбелл приказал прекратить огонь. Однако это оказалось обманом. Как только «Паргуст» прекратил стрельбу, лодка начала полным ходом уходить. Ловушка возобновила стрельбу, которая продолжалась до 8 час. 40 мин. В носовой части лодки произошел взрыв. Лодка окончательно затонула, свалившись на бок. В 300 ярдах в стороне от «Паргуста» был виден торчащий в воздухе на 3 фута ее острый нос (рис. 12). Так погибла «UC-29». С нее были подобраны один офицер и машинный унтер-офицер. Последний вышел на палубу лодки с двумя людьми для стрельбы из 22-фунтовки, но сильным волнением и зюйдовым ветром все они были смыты за борт, не дойдя до орудия. Командир «UC-29» был убит.

Этот тип подводных лодок, помимо 22-фунтовки и пулемета, имел восемнадцать мин и три торпеды. Лодка вышла из Брунсбюттеля 25 мая, направляясь в Гельголанд. Операции этих лодок обычно начинались с постановки мин и кончались потоплением торговых кораблей артиллерийским огнем и торпедами. Минное вооружение этих лодок обычно ставилось «банками» по три мины в каждой. Из трех торпед «UC-29» одна попала в «Пар-

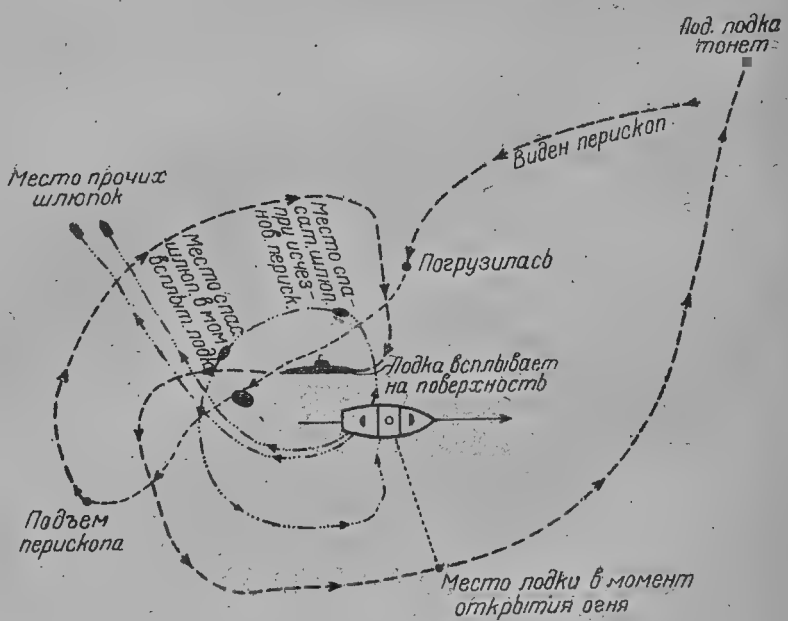


Рис. 12.

густ», другая потопила парусный корабль (воможно, что это было упомянутое выше итальянское судно), а третья была выпущена по истребителю, но прошла под ним.

«Паргуст» не затонул исключительно благодаря своему грузу дерева. В 12 час. 30 мин. прибыл один из шлюпов адмирала Бейли, которые в случае нужды всегда были под рукой. Это был «Крокус», взявший «Паргуста» на буксир. Кроме того, прибыли шлюп «Цинния» и истребитель США «Кушанг», которые проэскортировали ловушку в Куинстоун, куда пришли на следующий день вечером.

Прежде чем «Паргуст» мог снова выходить в море, его надо было основательно отремонтировать в Девенпорте, а потому Кемпбелл выбрал новый корабль — угольщик «Дунравен». Под его наблюдением корабль был приспособлен под ловушку. Команду целиком перевели с «Паргуста». Новая ловушка вступила в строй 28 июля, и уже через две недели участвовала в одном из наиболее ожесточенных боев, которые кью-шипы когда-либо вели с подводными лодками.

Около 11 час. 8 августа «Дунравен», замаскированный под «купца», имея на корме совершенно открытую небольшую орудийную установку, находился в Бискайском заливе в 130 милях на вест от Ушанта. Он делал восемь узлов и шел зигзагообразным курсом, как обычно ходили в то время коммерческие суда.

В двух румбах впереди правого траверза «Дунравена» неожиданно появилась лодка. Немцы, находясь на своей позиции, очевидно занимались перехватыванием пароходов, возвращающихся домой и следующих в западные британские порты. Заметив трамп, командир лодки видимо пришел к убеждению, что пароход возвращается с грузом всяких полезных для войны вещей. Следуя осторожной тактике того времени, неприятель, установив скорость и курс трампа, погрузился, но в 11 час. 43 мин. снова всплыл на поверхность и с 5000 ярдов справа по корме открыл по ловушке огонь. Сохраняя маскировку, Кемпбелл ответил из своей открытой пушки, выпустил много дыма, снизил ход до 7 узлов и сделал как будто «случайный» зигзаг, предоставляя неприятелю возможность сблизиться. Теперь «Дунравен» шел вразрез волны, и неприятельские снаряды падали с перелетом. Приблизительно через полчаса лодка прекратила огонь, пошла полным ходом, но, повернувшись к «Дунравену» бортом, опять возобновила огонь.

В то же время ловушка умышленно стреляла с недолетом и давала радиосигнал клером[1] с расчетом непрерывно держать неприятеля в заблуждении. Такие радиосигналы, как например, «меня преследует и обстреливает подводная лодка», «меня одолевает подводная лодка», «скорее идите на помощь», «бросаю корабль», почти ежедневно посылались гибнущими кораблями в эти на-

[1] Открытым текстом. *(Прим. ред.)*

пряженные дни подводной войны. Следующий обманный прием «Дунравена» заключался в том, чтобы изобразить попадание в машину. Кемпбелл остановил корабль, который теперь покрылся облаком пара. Затем оставалось еще изобразить оставление корабля командой. Трамп имел еще достаточный ход, чтобы развернуться бортом и показать неприятелю спуск шлюпок с людьми. Симулируя истинную панику, одна из шлюпок свалилась на талях в воду. Такие случаи часто бывают при катастрофах коммерческих пароходов. Все шло так, как подводная лодка и могла ожидать от подлинного трампа. Не была пропущена ни одна подробность, которую должен был видеть неприятель, теперь уже приближавшийся к ловушке и продолжавший ее обстреливать.

Наступил наиболее томительный момент. Подвергаться избиению и не отвечать — дело довольно мучительное, но матросы и офицеры «Дунравена» не были новичками и обладали крепкими нервами и достаточным терпением. Рано или поздно лодка должна поддаться искушению и подойти к своей цели на желаемое ловушкой расстояние и направление.

Случилось так, что один снаряд попал в ют «Дунравена», взорвал глубинную бомбу и убил лейтенанта Боннера. Затем последовало попадание еще двух снарядов. Ют начал гореть, стали подниматься густые клубы черного дыма. Положение ловушки сделалось крайне опасным, потому что на юте находились артиллерийский погреб и глубинные бомбы. Было ясно, что при усилении пожара может произойти взрыв погреба и бомб. Но гибель кью-шипа особого значения не имела, нужно было потопить во что бы то ни стало подводную лодку. Кемпбелл решил хладнокровно ждать, пока лодка не придет на должную дистанцию. С того времени как лодка была впервые замечена, прошло ровно два часа. Но неудачи одна за другой продолжали преследовать ловушку. В тот момент, когда лодка проходила близ кормы «Дунравена», на нем произошел сильный взрыв глубинных бомб и кордита. В результате 4-дюймовое орудие и вся его команда взлетели на воздух, пушка перелетела через мостик и свалилась в носу на верхней палубе, команда попадала в разных местах, а один человек упал в воду. В то же время 4-дюймовые снаряды с лодки рвались около корабля.

Неожиданный взрыв испортил всю тактику ловушки, уже начавшую давать успех. Кемпбелл упорно следил за неприятелем, который настолько сближался, что лодке осталось только пройти еще немного дальше и орудия «Дунравена» могли бы наводиться на дистанции более 400 ярдов. Взрыв сорвал всю игру, кроме того, он замкнул ревуны открытия огня у орудия, а также напугал неприятеля, и лодка немедленно начала погружаться. Таким образом для ловушки не оставалось ничего другого, как начать атаку в совершенно неблагоприятной обстановке. Единственное орудие на корабле, которое могло наводиться, стояло на кормовом мостике, и одновременно с поднятием военного флага оно загремело. Один снаряд, казалось, попал в боевую рубку лодки как раз в тот момент, когда она уходила под воду, но если он и вызвал повреждения, то очевидно недостаточно серьезные. Кэмпбелл понял, что сейчас нужно ожидать появления торпеды. Поэтому он приказал врачу убрать всех раненых и направить на ют пожарные шланги. Ют представлял теперь собою сплошную массу огня, от которого палуба накалилась докрасна.

Положение ловушки было серьезно: на корабле бушевал пожар, погреб вскоре неизбежно должен был взорваться, торпедная атака неминуема, а военный флаг показывал, что наш корабль — ловушка. И несомненно, подводная лодка будет стремиться довести бой до конца. Вполне понимая все это и хорошо представляя обстановку, Кемпбелл принял новое решение. Военному кораблю, ответившему на его призыв о помощи, когда произошел взрыв, он послал новый радиосигнал с просьбой временно держаться в стороне.

Со времени взрыва прошло двадцать минут. Наконец торпеда поразила «Дунравен» за машинным отделением. Неприятель знал два факта: он видел, во-первых, партию паники и понял теперь, что это был блеф, во-вторых, ему стало ясно, что на борту ловушки оставались еще другие люди. Поэтому для нового обмана противника Кемпбелл отослал на плоту еще некоторое количество людей. Корабль должен был выглядеть так, как будто бы последний человек покинул его. Время между 13 час. 40 мин. и до 14 час. 30 мин. было крайне напряженным. Весь этот час виден был перископ, обходящий кругом ловушку и изучающий ее. А на ловушке каждые

пять-шесть минут рвались ящики с кордитом и 4-дюймовые снаряды.

В 14 час. 30 мин. лодка всплыла на поверхность прямо за кормой «Дунравена» и возобновила по нему огонь с короткой дистанции, одновременно обстреляв людей в шлюпках из пулемета. Это продолжалось минут двадцать, после чего лодка еще раз погрузилась. Тогда Кемпбелл решил использовать свои торпеды, и через пять минут выпустил одну из них. Торпеда прошла прямо над перископом лодки, не задев ее. Через семь минут «Дунравен» выпустил вторую торпеду, которая прошла прямо за перископом. Неприятель не успел заметить первую торпеду, но явно увидел вторую. Дальнейшее продолжение схватки было бесполезно, так как лодка могла без всякой помехи торпедировать и обстреливать ловушку, пока она не потонет. Поэтому Кемпбелл дал сигнал немедленной помощи, по которому к месту боя вскоре прибыла яхта США «Нома», обстрелявшая перископ, обнаруженный ею в нескольких стах ярдах по корме «Дунравена». Немного позже подошли два британских истребителя «Эттек» и «Кристофер». Кемпбелл подозвал свои шлюпки и потушил пожар. Ют «Дунравена» был совершенно разрушен, глубинные бомбы и боезапас взорваны.

В 18 час. 45 мин. «Кристофер» начал буксировать ловушку. Это было нелегко из-за сильной зыби. Поврежденный корабль не слушался руля; корма его уходила под воду, волны перекатывались по палубе. Так прошла ночь, и в 10 час. 15 мин. на следующий день ловушка оказалась в таком тяжелом состоянии, что могла затонуть в любой момент. Кемпбелл перевел «Дунравен» в Плимут со скоростью 4 узлов. В 18 час. ловушка оказалась в таком тяжелом состоянии, что могла затонуть в любой момент. Кемпбелл отослал 60 человек команды на траулер «Фоса». Около 21 час. прибыло два буксира, которые буксировали «Дунравен» до 1 час. 30 мин. 10 августа. В этот момент положение было настолько серьезно, что последняя часть команды покинула корабль. Вскоре после этого ловушка опрокинулась, и после 3 часов была окончательно потоплена «Кристофером». Короткое существование «Дунравена», как военного корабля, окончилось.

Такова история последнего сражения Кемпбелла на

кью-шипе. После этого он был назначен командиром легкого крейсера в Куинстоуне.

Глава XV

ЖИЗНЬ НА БОРТУ СУДОВ-ЛОВУШЕК

Как мало мы знаем о жизни и распорядке службы на корабле в различные периоды и стадии развития парусного флота! В книге, озаглавленной «Корабли и обычаи былых дней», изданной перед войной, показан повседневный быт на военных судах в минувшие годы. Быть может изучающему историю флота понадобится когда-нибудь знать организацию и образ жизни на борту судов-ловушек — этому и посвящена настоящая глава.

Читатель с интересом ознакомится с организацией жизни на одном из наиболее замечательных кью-шипов — «Пенсхерсте».

«Пенсхерст» был трехмачтовым, однотрубным, одновинтовым пароходом, принадлежавшим одной лондонской фирме. Под ловушку его приспособил адмирал Кольвилль в конце 1915 г. в Лонгхопе. Длина «Пенсхерста» между перпендикулярами равнялась 225 футам, наибольшая — 232, ширина 35 футам 2 дюймам, осадка 14 футам 6 дюймам, глубина трюмов 13 футам 7 дюймам, водоизмещением 2035 тонн. Снабженный четырьмя переборками, корабль имел максимальные размеры трюмов, так как машины были поставлены на корме. Команда ловушки размещалась под полубаком, каюты и столовая механиков находились в корме. Каюты капитана и офицеров и кают-компания прилегали к мостику.

Максимальная скорость ловушки равнялась 10 узлам. Ее вооружение состояло из пяти орудий. 12-фунтовка была поставлена на кормовом люке, но остроумно укрыта судовой шлюпкой, специально распиленной с таким расчетом, чтобы отдельные секции могли немедленно убираться, освобождая орудия для стрельбы. Первоначально на нижней палубе мостика с каждого борта было установлено по 3- и 6-фунтовке. Они укрывались за деревянными ширмами, часто сооружаемыми вокруг поручней этого типа судов. Эти ширмы были подвешены

с таким расчетом, чтобы по команде они немедленно падали и обнажали орудия. Поэтому всегда имелась возможность дать бортовой залп из трех орудий.

Весной 1916 г. «Пенсхерст» был переброшен из Лонгхопа в Мильфорд и Куинстоун, где адмирал Бейли изменил установку его орудий с таким расчетом, чтобы теперь 3-фунтовка была укрыта в орудийном щите, сделанном из помещения кают и столовой механиков, с намерением сосредоточить прямо по корме огонь двух орудий. Затем 6-фунтовки были перемещены на то место на палубе нижнего мостика, которое ранее был занято 3-фунтовками. С каким успехом действовали эти установки в бою, можно узнать из отчетов о боях «Пенсхерста» с подводными лодками. Корабль имел также глубинные бомбы, ракеты и сигнальные пистолеты Вери.

Команда ловушки была укомплектована в следующем составе: капитан Гренфелл, три офицера, тринадцать комендоров, восемь матросов, два стюарта, два кока, писарь, команда плотников, машинный кондуктор, машинный унтер-офицер и кочегары, всего 45 человек.

Трудность организации боевых расписаний на кью-шипах заключалась в том, что «Пенсхерст» должен был быть организован как военный корабль, а внешне ему следовало сохранять видимость «купца». На «Пенсхерсте» приспособили следующие звонковые сигналы с мостика к гонгам тревоги: долгий звонок — замечена подводная лодка, команда должна стоять по своим местам; следовавший затем короткий звонок — неприятель находится на правом борту; два коротких — подводная лодка на левом борту; два долгих — команда должна разойтись по «постам паники»; три длинных — должны разойтись по боевым постам без «паники». Приказание «открыть огонь» отдавалось последовательно короткими звонками и свистками.

Верхняя команда ловушки разбегалась по боевой тревоге на свои места, скрытая от наблюдателей с корабля противника, в то время как команда, находившаяся внизу вне вахты, тоже расходилась по своим орудиям, передвигаясь по противоположному борту корабля. Для симулирования поведения настоящей коммерческой команды люди, находившиеся под полубаком, выходили наверх и появлялись на верхней палубе в носу. Если изображалась паника, то команда орудия, скрытого под

распадающейся шлюпкой, пряталась; у военного флага стоял сигнальщик, готовый поднять его по сигналу «открыть огонь»; команда шлюпки бежала на корму, выворачивала шлюпки, спускала их и «покидала» корабль, отходя в противоположную сторону. Сигнал «стоять к бросанию глубинных бомб» подавался командиром посредством махания красным флажком. Вся команда орудий приготовлялась стрелять по неприятелю, если глубинные бомбы заставят лодку всплыть на поверхность.

Имелась специальная продуманная организация на случай людских потерь. Если выходил из строя командир, то заранее определенный офицер должен был вступить в командование кораблем. Подобное же мероприятие было принято на случай выхода из строя всех офицеров, находившихся на мостике. Гренфелл отдал приказание о том, что если на мостике или около него взорвется снаряд, то об этом должен быть информирован заранее назначенный офицер. Если же офицер не получит извещения о последствиях взрыва, то должен считать, что все находившиеся на мостике перебиты и потому ему нужно было быть готовым в соответствующий момент открыть огонь. Всегда следовало ожидать, что вследствие попадания неприятельских снарядов или, что было еще более возможно, взрыва торпеды под бортом корабля, часть ширм или фальшивых рубок могли быть повреждены, а спрятанные орудия обнаружены неприятелем.

Таким образом, в то время как командир «Пенсхерста» был всецело занят наблюдением за движением подводной лодки, донесение о повреждениях во что бы то ни стало должно было до него дойти. Имелось правило, гласившее, что мостик должен быть информирован о всякого рода повреждениях по переговорной трубе. О повреждениях в машинном отделении доносилось на мостик по трубам. У переговорных труб помещалось три человека — один на мостике, один в орудийном щите в корме и один у 12-фунтовки. На их обязанности лежала передача донесений и извещений об изменении пеленгов и дистанции до лодки и о положении дел на мостике. Таким способом информировались об обстановке укрытые у орудий офицеры и команда, готовые немедленно изготовить орудия к действию в тот же момент, как только упадут ширмы. Ясно, что победа и сохране-

ние жизни каждого человека могут быть достигнуты только в том случае, если все люди на кью-шипе будут действовать четко, без всякой путаницы и суматохи.

«Пенсхерст» специально тренировался на случай попадания в него торпеды с лодки, причем в этом случае шлюпка с партией паники спускалась на воду и сразу же начинала отходить от корабля, в то время как остальные люди прятались по своим боевым постам. В обязанность механиков входило сразу же стопорить машины и в то же время обеспечивать действие динамомашины для посылки радиосигналов. Машинная команда должна была оставаться внизу столько времени, сколько позволяли обстоятельства. Если вода поднималась очень высоко и команда была вынуждена выйти наверх, то по приказанию люди должны выползать на палубу на подбойный борт и там лежать, чтобы неприятель их не видел. Кью-шипы обычно имели легко взрывающиеся глубинные бомбы. Одной из первых обязанностей после попадания торпедой в ловушку было приведение их в безопасное состояние.

Теперь предположим, что кью-шип действительно тонет и вся команда вынуждена действительно покинуть его. Тогда подводная лодка подошла бы к шлюпам и произвела бы обследование. Она захотела бы знать название корабля, владельца, капитана, характер груза, порт отбытия и порт назначения. Все так и происходило. В последние восемнадцать месяцев войны лодки брали в плен капитанов, а торговые суда уничтожали. Офицеры и матросы с судов-ловушек, конечно, не носили военной формы, но обычно одевались на манер судового состава торгового флота. Капитан носил фуражку с козырьком с вымпелом компании, соответственно вышитом на эмблеме фуражки. Матросы были одеты в фуфайки, старое платье, свитера и грязные суконные шапки. Если командир лодки был человеком догадливым и действительно знал свое дело, то, увидя так много людей с одного тонущего трампа, стал бы подозрителен и начал вести перекрестный допрос команды шлюпок. Поэтому в ежедневные обязанности людей судна-ловушки входило изучение ложных данных, которые должны были обмануть немцев.

В ответ на вопросы противника о корабле команда «Пенсхерста», например, должна была отвечать: «Это

пароход «Пенсхерст», принадлежащий пароходной компании Поуер в Лондоне. Его капитаном был Эван Девис, но он, бедняга, потонул вместе с кораблем. Корабль шел с углем, но это был не адмиралтейский угольщик». Затем неприятель начал бы задавать вопросы о том, откуда шли и куда. Если случилось бы, что «Пенсхерст» находился в соответствующем районе, то следовало отвечать: «Из Кардифа». В других случаях предполагались названия более отдаленных портов, вроде Ньюкестля или Ливерпуля. Если бы «Пенсхерст» был потоплен поблизости от Портланд Билля, направляясь на вест, то нерезонно было бы заявлять, что он шел из Марселя или Бристольского канала. На вопрос немцев о большом количестве команды нужно было отвечать: «Да здесь не все наши парни. Мы подобрали два дня тому назад несколько человек с торпедированного корабля». Затем в ответ на дальнейшие вопросы один из «уцелевших» с торпедированного корабля должен был выступить с ложным утверждением, что он стоял на вахте парохода «Каррон», принадлежавшего компании Каррон, в 2350 тонн водоизмещением, шедшего с грузом угля из Берри (или Зундерланда) во французский порт. В этом случае Гренфелл должен был изображать капитана «Каррона», а из четырех офицеров «Пенсхерста» один должен был изображать первого помощника «Каррона», второй — первого помощника угольщика «Пенсхерста», третий — второго помощника «Пенсхерста», в то время как помощник пеймастера, не будучи штурманом, изображал главного стюарта. Таким образом, на случай возможных затруднений была проработана малейшая деталь.

Если бы кью-шип был расшифрован (что иногда случалось, когда неприятель уходил раньше, нежели хватало времени потопить его), не оставалось ничего другого, как уйти на другую сторону горизонта и видоизменить наружность корабля. Сухопутному человеку это может показаться делом невозможным. Раньше уже говорилось что использование парусных кью-шипов было несколько более сложным, чем паровых, потому что в наши дни шхун и бригантин было очень мало, а паровых, вроде «Пенсхерста» или «Суффольк Кост», в наших водах было сколько угодно, причем за исключением марок на трубах, они были крайне похожи друг на друга.

Среди флота подобных судов немцам было бы так же трудно отличить одно от другого, как англичанину среди толпы в Токио отличить одного японца от другого. Корабли этого типа можно различить по второстепенным признакам, по окраске корпуса, труб, марке на трубе, числу мачт, стеньг, дерриков, рей и т. д. «Пенсхерст», окрасив трубу в черный цвет, с красным флагом и белыми буквами на нем, мог легко сойти за один из пароходов компании Каррон, вроде «Форса». При другой маскировке — черной трубе с белой буквой — он мог сойти за корабль «Глучестер Кост» линии Поуэлль, «Бекон», «Хьюг» и т. д.

Другие суда, вроде «Блекберна» и «Берченга», имели марки на трубах, что представляло новые возможности для маскировки. Иногда «Пенсхерст» менял свою внешность полной уборкой бизань-мачты, переносом вперед соединительного мостика, добавлением фальшивой паровой трубки на трубе, укорочением и уборкой стрел, снятием главных рей, окраской или лакировкой деревянной обшивки мостика, приданием рубкам совершенно отличной окраски, красными суриковыми пятнами на бортах, изменением окраски бортов с черного на зеленый или серый, добавлением паруса на форштаге.

Если внимательно просмотреть фотографию кью-шипа коммандора Дугласа Барранка, то можно увидеть, как при помощи небольших ухищрений, может быть замаскирован даже большой корабль. На одной фотографии видны переходы прикрытые ширмой, марки на трубах измененные и т. д., в то время как на другой бросаются в глаза белые надстройки, белая полоса на трубе и темный корпус. Командир рассказывал мне, как однажды, не будучи вполне удовлетворенным осмотром одного подозрительного парохода, он ушел из поля зрения парохода, изменил внешность своего корабля, догнал его, подошел к нему совсем близко и сделал тщательный повторный осмотр, не разоблачив себя.

Командуя паровым дрифтером у юго-западного побережья Ирландии, я получил разрешение адмирала Бейли при очередном ремонте покрасить корабль в зеленый цвет, поставить переднюю мачту, окрасить трубу и марки в различные цвета, нарисовать на носу дублинские рыбачьи литеры и номер, подыскав соответствующее имя в рыбачьем альманахе. Носовая 6-фунтовая пушка была

прикрыта рыболовным приводом, который мог быть сброшен при изготовлении корабля к действию. Сняв морскую форму и надев старое платье и суконные фуражки, мы вышли из Куинстоуна, пришли в Берехавен и ошвартовались рядом с патрульным траулером, совместно с которым работали в течение почти что целого года. Команда траулера не узнала нас, пока не рассмотрела наши лица, но даже и тогда утверждала, что мы плаваем на новом корабле.

Распорядок жизни на кью-шипах был, конечно, различен. На «Пенсхерсте», например, при пребывании его в море, распорядок был таков:

Время по ночному расписанию

Вызов команды орудий на утреннюю вахту; команде 3-фунтовки койки вязать и наверх. Выход команды орудий, раскрытие орудий, снятие ночных прицелов с 6-фунтовки. Комендоры докладывают вахтенному начальнику о выходе команды.

5.30 Вызов коков и стюартов.

6.00 Команде 12-фунтовки и одной из 3-фунтовок мыть палубу ниже мостика и кают-компании.

7.00 Вызов команды орудий предполуденной вахты. Койки вязать и наверх. Команде мыться.

7.30 Предполуденной вахте завтракать.

8.00 Смена вахт. Утренней вахте койки вязать. Завтрак.

9.00 Нижней вахте мыть жилую палубу и т. д.

11.00 Послеполуденной вахте обедать.

12.30 Смена вахт. Дополуденной вахте обедать.

13.30 Кокам прибрать обеденную палубу.

15.30 Чай.

16.00 Смена вахт. Послеполуденной вахте чай.

18.00 Смена вахт.

19.00 Ужин.

20.00 Смена вахт. Нижней вахте ужинать. Заход чистить орудия, вставить ночные прицелы на 6-фунтовку. Орудия покрыть. Учение по положению.

В начальный период существования кью-шипов команды комплектовались из «отпетых» людей. Однако неразумность такого комплектования вскоре стала совершенно ясной. Служба на кью-шипах требовала храбрых, преданных делу, дисциплинированных людей.

Глава XVI

ГДЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ, ТАМ И СУДА-ЛОВУШКИ

Весной 1917 г. было решено использовать в качестве ловушки 2905-тонный пароход «Брекондейль» — угольщик Адмиралтейства. В начале апреля новая ловушка, названная «Чегфорд», уже вступила в строй. Переоборудованная в Деванпорте и вооруженная 4-дюймовкой, двумя 12-фунтовками и двумя торпедными аппаратами она была готова к выходу в море в конце июня. Под командой лейтенанта Джеффрей «Чегфорд» вышел из Фальмута для прохождения боевой подготовки. Позже он базировался на Бункрана. Отсюда 2 августа ловушка вышла в свое первое и последнее крейсерство.

5 августа «Чегфорд» находился в 120 милях на норд-вест от острова Тори Он искал две неприятельские подводные лодки, о присутствии которых ему было сообщено накануне. «Чегфорд» успел уже за это время получить торпедное попадание непосредственно под мостиком. Взрыв нанес большие повреждения кораблю, вывел из строя 4-дюймовое орудие и оба торпедные аппарата. Шлюпки правого борта, командирская каюта и каюта для карт были разбиты вдребезги. Взрыв повредил все переговорные трубы, связывавшие мостик с торпедными аппаратами и орудиями, залил машинное отделение, вывел машины из действия и убил одного матроса. Лейтенант Джеффрей симулировал оставление корабля. Но только шлюпки отошли от ловушки, как в 800 ярдах по правому борту было замечено два перископа. И как только неприятель показался на поверхности, был открыт огонь из двух 12-фунтовок и пулеметов. Выстрел дал несколько прямых попаданий, лодка погрузилась, но в 4 час. 40 мин. выпустила по «Чегфорду» вторую торпеду, которая попала в корабль за мостиком с правого борта.

Уже после выпуска первой торпеды неприятель понял, что «Чегфорд» военный корабль, так как увидел на нем 4-дюймовое орудие и торпедные аппараты. После второго взрыва Джеффрей решил подозвать свои шлюпки, чтобы пересадить на них всю команду. Около 5 час. 30 мин. неприятель выпустил в ловушку третью торпеду, которая также попала в правый борт. Джеффрей отослал шлюпки и плот со всей командой. На ловушке остались лейтенант, два сублейтенанта, помощник пеймастера, унтер-офицер и сам лейтенант Джеффрей, который зорко наблюдал за лодкой сквозь щели.

Британские моряки, находившиеся на тонущем корабле, все еще не теряли надежды уничтожить противника. В течение двух часов перископ показывался много раз. Лодка часто появлялась на поверхности, но на большой дистанции, обходя корабль и внимательно его осматривая. В течение всего этого времени «Чегфорд» медленно садился в воду. С наступлением темноты Джеффрей, опасаясь, что неприятель может взять его на абордаж, приготовил пулеметы и роздал всем винтовки и штыки. Наступала полночь. После ночного осмотра повреждений Джеффрей понял, что «Чегфорд» дольше держаться не может. Главная палуба треснула по середине от борта до борта, палуба мостика сильно прогнулась и весы корабль был заметно подорван. Поэтому в 23 час. 30 мин. последние пять человек, разоружив орудия и убрав оптические прицелы на замке, покинули корабль на небольшом моторном катере, который был подобран ими в море за несколько дней до этого.

К своему разочарованию они обнаружили, что на моторном катере нет топлива, поэтому им пришлось пользоваться лишь парой весел. Такое путешествие в Северной Атлантике не могло быть успешным. Тогда они решили вернуться обратно на корабль, но прежде чем успели это сделать, в 7 час. 30 мин. были подобраны траулером «Саксон». В это время на горизонте несколько раз появлялась большая подводная лодка. Траулер хотел было поохотиться за ней, но лодка исчезла. Были вызваны добровольцы и доставлены на «Чегфорд». В 18 час. траулер «Саксон» начал его буксировать. Однако ветер и море непрерывно свежели и это сильно осложняло буксировку поврежденного су-

дна. До вечера корабль шел со скоростью 2 узлов, но когда показалось, что ловушка начала ломаться, буксир был отдан. 7 августа около 20 часов корабль затонул. На следующий день «Саксон» подошел к шотландскому берегу и высадил уцелевших в Обане.

В этом бою «Чегфорд» настолько повредил подводную лодку, что она не могла погружаться. Предполагалось, что это была «U-44»; ее на рассвете 12 августа заметил «Орекль» у северного берега Шотландии, когда она направлялась в Германию. «Орекль» начал за ней охотиться. «U-44» пыталась погрузиться, но через короткий промежуток времени всплыла на поверхность. Она замаскировалась под траулер и потому могла погружаться только на короткие промежутки времени.

«Орекль» обстрелял ее, затем протаранил и лодка была окончательно уничтожена.

По возвращении в базу лейтенант Джеффрей и его команда приступили к оборудованию под ловушку 2794-тонного парохода «Арвониан». Это должен был быть очень мощный кью-шип, потому что его вооружение состояло из трех 4-дюймовых орудий, трех 12-фунтовок, двух пулеметов и четырех 18-дюймовых торпедных аппаратов. Несмотря на малую скорость и мирный вид, «Арвониан» был в сущности легким крейсером. Однако команду «Чегфорда» ждало разочарование. Надо вспомнить, что в сражении 7 июня 1917 г. ловушка Кемпбелла «Паргуст» получила так много повреждений, что долго оставалась на верфи, в то время как сам он со своей командой вышел в море на «Дунравене».

В начале октября 1917 г. адмирал Симс[1] обратился к британскому Адмиралтейству с просьбой о предоставлении корабля для оборудования его под ловушку, которая была бы укомплектована личным составом флота США. Адмиралтейство выбрало для этой цели «Паргуст», и адмирал Симс передал его морским силам США, базировавшимся на Куинстоун. Однако его ремонт занял более длительное время, нежели предполагалось. Ремонт и укомплектование продолжались до мая 1918 г. Поэтому 20 ноября 1917 г. американцам отдали «Арвониан», переименовав его в «Сенти». В момент выхода

---

[1] Командующий военно-морскими силами США, действовавшими во время мировой войны в европейских водах. *(Прим. ред.)*

в первое крейсерство он был прекрасным кораблем. Его 4-дюймовые орудия находились на подъемном механизме, укрытые ящиками для спасательных буев и покрышками люков; кормовое 12-фунтовое орудие имело опрокидывающуюся установку, так же как и оба носовых 12-фунтовых орудия на срезах полубака. Все укрытые орудия могли быть мгновенно изготовлены к действию. На ловушке устанавливалось четыре торпедных аппарата, что обеспечивало стрельбу по обоим траверзам — по носу и по корме. Корабль был снабжен прожектором и радиоустановкой, имел две спасательные шлюпки, два поплавка Карлея, а также моторный катер.

Таким образом «Сенти» являлся последним словом техники в деле оборудования кью-шипов. При оборудовании этого судна были учтены все выводы из уроков боев ловушек с подводными лодками. 27 декабря 1917 г. он вышел в сумерках из Куинстоуна, направляясь в Бентри Бей для боевой подготовки. Примерно через пять часов после выхода «Сенти» был уже торпедирован противником. Это была простая неудача, которая может выпасть на долю любого корабля.

Командир ловушки Ханрахан был способнейшим командиром-истребителем американского флота. Он одним из первых прибыл со своим истребителем летом 1917 г. в Англию и хорошо выполнял свои задачи.

Авария судна-ловушки «Сенти» произошла в следующей обстановке.

Была лунная ночь с хорошей видимостью. Торпеда с необнаруженной лодки неожиданно попала в ловушку. Все люди разошлись по своим местам, партия паники отошла на шлюпке от корабля. Команда орудий оставалась у пушек в течение пяти часов, надеясь, что лодка рано или поздно себя обнаружит. Однако, лодка была осторожна и не показывалась. Поэтому Ханрахан послал адмиралу Бейли в Куинстоун радиограмму о помощи, после чего к ловушке вскоре и подошел истребитель США «Кумминге». Около 1 часу буксир «Паладин» начал буксировать «Сенти», имея охрану из четырех истребителей США и двух британских шлюпов «Вайола» и «Блубелл». «Сенти» благополучно дошел до порта и был затем отослан в Девапорт для передачи своим прежним владельцам.

4 июня 1918 года ловушка снова вступила в строй под названием «Бендиш», имея команду с кью-шипа «Стармоунд». К этому времени, однако, условия и обстановка подводной войны уже несколько изменились. В прибрежных английских водах на удачную схватку с подводной лодкой могли надеяться лишь совершенно небольшие кью-шипы около 500 тонн водоизмещением. В этих водах в нормальной обстановке можно было встретиться только с этим типом торговых судов, по отношению к которому неприятель не был достаточно осторожен. Для таких крупных судов-ловушек, как «Паргуст» или «Бендиш», наиболее многообещающая сфера действия находилась между Гибралтаром и Азорскими островами и у северо-западного побережья Африки, где оперировали так называемые германские подводные крейсера типа «Дейчланд». Поэтому для действия в тех водах в Гибралтаре было организовано специальное соединение в составе четырех кью-шипов: «Бендиш» (он же «Сенти»), бывший корабль Кемпбелла «Паргуст», теперь называвшийся «Пенглосс», «Ундервинг» и «Мерчфорт». Соединением командовал лейтенант-коммандор Дейн.

Эти четыре кью-шипа действовали базируясь на Гибралтар, в составе конвоя коммерческих судов, от класса которых они были совершенно неотличимы. Но еще задолго до этого времени в этих отдаленных водах уже оперировали другие кью-шипы. Например, в середине ноября 1916 г. ловушка «Барранка» (лейтенант-коммандор Дуглас) была выслана из Куинстоуна и приступила к операциям в районе Мадейры и Канарских островов, базируясь на Гибралтар. Этот корабль, официально известный как «Q-3» (он же «Эшунга»), имел 4115 тонн водоизмещения и скорость хода 14 узлов. Он был использован в качестве кью-шипа с июня 1916 г., имея вооружение из одной 4-дюймовки, двух 12-фунтовок и двух 6-фунтовок, и окончил свою службу в мае следующего года.

Вскоре после этого кью-шип «Дунклусса» вышел в ту часть Атлантики, которая лежит между северо-восточным берегом Южной Америки и северо-западным берегом Африки. Этот корабль совместно с «Оома» (оба они имели водоизмещение от 3000 до 4000 тонн) начал свою специальную службу в конце 1916 г. и был послан для действий у восточного побережья Южной Африки в надежде, что

он встретится там с германским подводным крейсером, подобным «Меве». В мае 1918 г. из-за острого недостатка торгового тоннажа эти корабли были возвращены в торговый флот.

Другим из заморских кью-шипов был «Бомбала» (он же «Чиллоу Бренг»), имевший 3314 тонн водоизмещения. 18 апреля 1918 г. «Бомбала» вышел в Сьерра-Леоне. Вскоре у побережья западной Африки он заметил слева по корме подводную лодку, а еще через несколько минут справа по носу — вторую. Обе лодки, вооруженные каждая двумя 5,9-дюймовыми орудиями, открыли по ловушке огонь. После тридцати выстрелов неприятель добился повторных попаданий в ловушку, сбив радиотелеграф и перебив много людей. Ловушка старалась уменьшить дистанцию боя, чтобы быть в состоянии использовать 4-дюймовку и 14-фунтовки. Сражение продолжалось два с половиной часа. Ловушка была уже так сильно избита, что спасти ее оказалось невозможно. Поэтому команда получила приказание сесть в шлюпки. Вскоре корабль затонул носом вперед. Когда подводные лодки прошли вдоль шлюпок «Бомбала», матросы заметили на одной из них семеро убитых и четырех раненых.

В Средиземном море кью-шипы действовали весьма энергично. 11 марта 1917 г., когда ловушка «Ванганелла» (лейтенант-коммандор Гюн) находилась в пути из Мальты в Англию через Гибралтар, она была обстреляна подводной лодкой. В тот момент, когда партия паники садилась в шлюпки, ранило офицера и многих из команды этой партии. Другой снаряд пробил щиты корабля, многих ранил и перебил паровую трубу лебедки, выведя таким образом из действия стрелу, поднимавшую третью шлюпку, и повредив одновременно спасательную шлюпку левого борта. Снаряды, рвавшиеся на верхней палубе, пробили еще одну большую шлюпку. Все шлюпки были таким образом приведены в негодность, и командиру ловушки ничего не оставалось делать, как открыть огонь. В грохоте рвавшихся снарядов, стонов раненых, шуме котельного пара «Ванганеллы», рвавшегося наружу с оглушающим ревом — не легко было передать это приказание. Как только ловушка открыла огонь, лодка нырнула и затем выпустила торпеду, от которой ловушка уклонилась, дав ход назад. Торпеда прошла в 10 футах от форштевня корабля. Неприятель исчез.

В сумерках ловушка встретилась с вооруженной паровой яхтой, «Иоланда», на которой находился врач, спасший затем жизнь многим раненым. Во время сражения при подъеме военного флага были сбиты сигнальные фалы, так что флаг пришлось поднять и закрепить на такелаже.

Ловушка оказалась пробитой по ватерлинии и имела ряд попаданий в других местах, но 18 марта благополучно пришла в Гибралтар. Вечером 19 июня того же года она уже находилась в Атлантике на вест от зюйдвестового побережья Ирландии на пути домой из Галифакса. На норде неожиданно появилась подводная лодка и с дистанции в 8000 ярдов начала обстреливать «Ванганеллу». На борту кью-шипа находилось 30 человек с недавно погибшего парохода, и таким образом, снова невозможно было симулировать оставление корабля командой. Поэтому командир ловушки, использовав дымовую завесу (к этому времени суда-ловушки были уже снабжены специальной дымовой аппаратурой), пошел по ветру переменным курсом и скоростью в надежде поймать лодку. Продолжая дымить, ловушка неожиданно повернула в дымовую завесу для сближения с неприятелем на более короткую дистанцию. Но даже лучшие технические приемы кью-шипов иногда терпели неудачу из-за непредвиденных случаев. Так было и на этот раз. Неожиданное появление другого коммерческого корабля, шедшего прямо к месту боя ловушки с лодкой, испортило все дело. Этим «коммерческим кораблем» явился кью-шип «Обриэшиа» (Q-13), который хоть и получил по радио сообщение с «Ванганеллы» о том, что ловушка не нуждается в помощи, но своевременно уйти в сторону уже не мог. Лодка, обстреляв «Ванганеллу» через дымовую завесу, прервала атаку и исчезла, не причинив ловушке никаких повреждений.

В течение всего этого периода замаскированные паровые траулеры продолжали свою тяжелую работу. Вечером 20 августа 1916 года траулер «Гуннер» из Грентона имел бой с лодкой, но немцы быстро ушли под воду. «Гуннер» пошел вестовым курсом, пока не переменил маскировку. В тот же вечер он встретил снова ту же лодку, обстрелял ее, но неприятель опять погрузился и ушел.

В марте службу ловушки начал траулер «Комишшонер». Это был 161-тонный корабль, вооруженный одной

12-фунтовкой. Кораблем фактически командовал лейтенант Чарлз и в то же время для обмана противника на ловушке находился рыбачий шкипер. «Комишшонер» шел на присоединение к грентонской рыбачьей флотилии, ничем не отличаясь своей внешностью от всех других траулеров, затем опускал свой трал и вел себя так же, как и остальные рыбачьи суда. При появлении лодки «Комишшонер» должен был отдавать свой трал и затем атаковать неприятеля. Так случилось в действительности в день его первого присоединения к рыбачьему флоту. Подводную лодку потопить не удалось.

Подобной же ловушкой был грентонский паровой траулер «Росскуин», вышедший в море из Фирс оф Форс для поиска лодок приблизительно в 20 милях к осту от Ленгстона. Тремя днями позже он только что собирался завести свой трал, как вдруг над штурвальной рубкой пролетел снаряд и в 3000 ярдах появилась большая подводная лодка. Через двадцать минут, в течение которых неприятельские снаряды падали вблизи корабля, «Росскуин» отдал свой трал и изобразил бегство команды. Лодка пошла по направлению к отходящей шлюпке в надводном положении. Когда дистанция между ними уменьшилась до 1200 ярдов, «Росскуин», вооруженный одной 12-фунтовкой и одной 6-фунтовкой, открыл огонь из первого орудия и третьим выстрелом попал в лодку, повредив боевую рубку. Затем в лодку попало еще два снаряда, после чего она погрузилась.

Эти траулеры являлись несомненно ценной защитой для рыбаков (которые настойчиво атаковались немцами) и заманчивой целью для некоторых малоопытных командиров подводных лодок. В мае таким же образом были оборудованы и укомплектованы еще два траулера «Стратхаллан» и «Страссерн». В качестве ловушек использовались даже паровые дрифтеры вроде «Форт Джордж» (вооружен одной 6-фунтовкой).

13 июня «Страссерн» в 19 милях на ост от Бель Рок «ловил рыбу» и по нему было сделано пять выстрелов, вероятно с подводной лодки, хотя из-за тумана ничего не было видно. Затем неприятелем был замечен истребитель, и лодка исчезла. На следующий день «Форт Джордж» «ловил рыбу» в 35 милях на ост от острова Мей и с дистанции в 2000 был атакован подводной лодкой. Дрифтер после третьего выстрела отдал свой рыбо-

ловный привод и начал отвечать на огонь. Неприятель был явно изумлен; после третьего снаряда немцы прервали бой и лодка погрузилась, но перед этим все же выстрелила в ловушку, убив двух и ранив двух человек.

28 января «Форт Джордж» вместе с траулером-ловушкой «В. С. Бейли» (лейтенант Худсон) находился приблизительно в 14 милях на ост от острова Мей. Оба корабля на некотором расстоянии явно услышали в гидрофон шум подводной лодки. Считая, что неприятель идет к острову Мей «В. С. Бейли», пройдя четверть часа в этом направлении, услышал те же звуки, но еще более отчетливо.

Полтора часа за неприятелем велась непрерывная охота. После 21 час. подводные шумы стали слышны так ясно, что траулер быстро пошел полным ходом вперед к местонахождению лодки и сбросил глубинную бомбу. Убедившись вскоре, что лодка все еще слышна в гидрофон, он сбросил на нее другую бомбу. Затем траулер дал полный ход назад, чтобы остановиться на месте. В это время он увидел два перископа лодки, идущей полным ходом в 20 ярдах по правому борту. Тогда траулер сбросил третью глубинную бомбу над тем местом, где исчезли перископы. Гидрофон не доносил больше никакого шума. Для большей уверенности в гибели лодки была сброшена четвертая глубинная бомба, а само место обставлено буями. Траулер остался стоять поблизости до 30 января.

Несколько дней спустя «В. С. Бейли» тралил в этом месте своим цепным тралом, и каждый раз, когда трал проходил обвехованную площадь, из-под воды всплывало некоторое количество масла. Это подтверждало гибель лодки.

Таким образом «В. С. Бейли» уничтожил подводную лодку UB-63 в 180 фут. длины, вооруженную одной 4-дюймовой пушкой и торпедами.

С каждым месяцем войны действия ловушек все более и более затруднялись, потому что обманывать подводные лодки становилось нелегко. Командиры лодок на опыте борьбы тщательно изучили тактику судов-ловушек. Теперь ловушки могли ожидать успеха только при встрече с малоопытным или беспечным противником. Каждый нерешительный исход боя ловушек с лодками ухудшал

положение кью-шипов. За расшифровавшими себя ловушками лодки начинали специальную охоту. Незадачливый командир кью-шипа создавал опасность не только самому себе и своей команде, но и остальным ловушкам. Поэтому успех ловушек только тогда был полным, когда подводные лодки окончательно уничтожались ими.

Глава XVII

СУДА-ЛОВУШКИ НА ПОСЛЕДНЕМ ЭТАПЕ ВОЙНЫ

Объявление Германией неограниченной подводной войны в феврале 1917 г. встречено было увеличением кью-шипов. К концу мая их было приблизительно около восьмидесяти. Большинство крупных кью-шипов находилось под командой адмирала Бейли, меньшинство базировалось на Лопнгхон, Портсмут, юго-восток Англии и Мальту. Половина общего количества малых ловушек, подобных траулерам и парусникам, базировалась на Грентон и находилась под командованием адмирала Стартин, остальные действовали из Сторновей, Монгкона, Петерхеда, Ловестофта, Портсмута, Плимута, Фальмута, Мильфордской гавани и Мальты.

Одним из кью-шипов среднего размера был 1680-тонный «Стонекроп» (он же «Гленфойль»), вооруженный 4-дюймовкой, 12-фунтовкой и четырьмя гаубицами. Он начал свою специальную службу в конце мая под командой Блеквууд. Тихоходный «Стонекроп» по мнению командира был практически неуправляем при ветре и волне с носа. Первое его крейсерство происходило в Английском канале. Он вышел в него из Портсмута 22 августа. Через три дня, находясь в 15 милях к зюйду от Сцилли, он видел, как был торпедирован и затонул большой пароход. Сам «Стонекроп» попал в штормовую погоду и должен был итти против ветра и волны, буксируя за кормой мешок с маслом. Вернувшись в Портсмут, он ограничился небольшим ремонтом и 11 сентября снова вышел в крейсерство на западные подходы к британским островам. Через шесть дней «Стонекроп» находился у юго-западного берега Ирландии, идя курсом на вест. Здесь он обнаружил лодку. Это была «U-88» — одна из лодок большого типа, свыше 200 фут длины,

вооруженная 4-дюймовкой и торпедами. В 16 час. 40 мин. неприятель с большой дистанции открыл огонь по ловушке из обоих орудий. «Стонекроп» изобразил «бегство» повернул на 16 румбов, дал полный ход (7 узлов), послал по радио сигнал о помощи и затем открыто сообщил — специально, чтобы лодка могла прочесть: «Спешите, или я буду вынужден покинуть корабль». В то же время, изображая вооруженного «купца», ловушка начала отвечать из своего кормового орудия.

Так продолжалось до 17 час. 15 мин., пока лодка, не имея ни одного попадания, не начала постепенно сближаться с ловушкой. Большинство снарядов с лодки падало вблизи парохода, так что немцы легко могли вообразить, что имеют попадания. Для усиления обмана врага Блеквууд зажег дымовой аппарат. Это вышло весьма удачно. Весь корабль покрылся дымом и казался охваченным пожаром. Через четверть часа «Стонекроп» изобразил бегство команды с корабля, отослав с партией паники двух людей в форме, изображавших прислугу брошенной пушки.

Подводная лодка применила свою обычную тактику: погрузилась, медленно пошла к кораблю, прошла по его левому борту, обогнула корму и всплыла на поверхность в 600 ярдах справа по корме. В течение трех минут британский и германский командиры могли осмотреть друг друга, первый, конечно, из своего укрытого командного пункта. В 18 час. 10 мин. не рассчитывая на то, что из люка боевой рубки лодки появится на ее палубе еще кто-нибудь (лодка видимо собиралась пойти к шлюпкам «Стонекропа»), Блеквууд в этот подходящий момент отдал приказание открыть огонь. Четырехдюймовое орудие и все гаубицы ловушки с дистанции 600 ярдов начали ожесточенный обстрел. Четвертый выстрел попал в основание боевой рубки лодки, вызвал большой взрыв и расколол рубку на две части. Пятый снаряд попал прямо над ватерлинией, под передним орудием; шестой — между ним и боевой рубкой; седьмой взорвался в 30 футах от конца корпуса; восьмой попал прямо в стык боевой рубки с палубой; девятый и десятый — в ватерлинию между кормовой пушкой и боевой рубкой; одиннадцатый попал в палубу прямо за боевой рубкой и разорвал ее. Это была действительно отличная стрельба!

Ошеломленная команда неприятеля не могла выдержать подобного огня, и лодка, рванувшись вперед, внезапно погрузилась и затонула кормой, но через несколько секунд снова всплыла с сильным креном на правый борт и затем окончательно пошла на дно. При погружении обнаружилась сильная течь. Положение лодки было безнадежно, неприятель несомненно имел намерение сдаться, но четвертый выстрел «Стонекропа» так сильно повредил люк ее боевой рубки, что он не открывался. Так погибла «U-88» и с нею погиб ее командир Швигер, который, командуя «U-20», 7 мая 1915 года потопил «Лузитанию».

Действия «Стонекропа» в этом бою заслуживают всяческой похвалы. Он заманил лодку на короткую дистанцию, обманул ее командира и затем вывел лодку из строя прежде, чем немцы опомнились. Но судьба кью-шипа всегда полна неожиданностей. Вчерашний победитель на следующий день в 13 час. был торпедирован другой лодкой. К счастью, в этот момент ловушка находилась близко от берега. Два офицера и двадцать уцелевших матросов были подобраны моторным барказом вспомогательного патруля и доставлены в Берехавен. Шестьдесят четыре человека в шлюпке и на плоту оставшиеся в море также были спасены.

В последний период войны все шире развертывалось использование под ловушки небольших пароходов каботажного плавания.[1] Командиры кью-шипов стремились к тому, чтобы неприятель атаковал их не торпедами, а артиллерийским огнем. В большинстве случаев так и получалось — даже самые большие германские подводные лодки обычно несли не более десяти торпед, а так как их крейсерство вне базы длилось неделями (на лодках типа «Дейчланд» иногда месяцами), они берегли свои торпеды для более ценных объектов. Командир подводной лодки, хорошо знающий свое дело, не расходовал торпеды на 500-тонные пароходы, он их уничтожал артиллерийским огнем, а торпеды сохранял для 20 000-тонных лайнеров.

Это обстоятельство было чрезвычайно важно. В январе 1918 г. оно специально рассматривалось адмиралом Бейли. В это время имелось много небольших судов,

[1] Прибрежного. *(Прим. ред.)*

действовавших в качестве кью-шипов, но одновременно исполнявших обязанности транспортов. Они перевозили грузы из порта в порт и тем оплачивали свое содержание. Гордон Кемпбелл был послан для осмотра парохода «Вексфорд Коост».

Этот корабль, реквизированный в 1915 году для перевозки грузов в Дарданеллах, впоследствии участвовал в эвакуации войск. Вернувшись в Англию, он был снова послан в качестве грузового транспорта — на этот раз в Белое море. Теперь «Вексфорд Коост» был использован под кью-шип. За его оборудованием наблюдал лейтенант — коммандор Бошс (командир кью-шипа «Тамариск»).

Новая ловушка была должным образом вооружена и снабжена хорошо укрытой антенной. 13 марта 1918 г. в качестве «носителя грузов № 80» (такое название было дано ей для сохранения секретности) ловушка впервые вышла в море. 31 августа в 4 час. в шести милях к зюйд-весту от Старта она столкнулась с французским пароходом «Бидар». «Бидар» выбросился у Скетти и опрокинулся, а «Вексфорд Коост» добрался до Девонпорта.

После потопления кью-шипа «Стокфорс» (о чем будет сказано ниже) адмирал Бейли пожелал, чтобы командир и команда этого парохода были назначены на прибрежный трамп типа «Вексфорд Коост». В начале августа для этой цели был выбран пароход «Суффольк Коост», стоявший в Фирс оф Форсе. К концу августа пароход прибыл в Куинстоун, где и был соответствующим образом переоборудован. 10 ноября он вышел из Куинстоуна, но на следующий день было уже заключено перемирие.

Последний из кью-шипов настолько характерен для дальнейшего развития этого класса судов, что здесь нелишне дать его описание.

«Суффольк Коост» внешне выглядел как обычный маленький трехмачтовый каботажник. Его машины и труба помещалась на корме. Несмотря на свою малую величину, он был сильно вооружен. На нем как бы сконцентрировался весь богатый опыт боевых действий судов-ловушек.

Развитие судов-ловушек пошло по линии уменьшения размеров 12-узловых 4000-тонных кораблей, более вдум-

чивой их маскировки. Действительно, вместо довольно несложно оборудованного кью-шипа первых дней войны, ловушки конца 1918 г. стали поистине «ящиком с фокусами». Хладнокровие, мужество и выносливость требовались на войне всегда. Но основной принцип последнего этапа развития ловушек заключался в комбинации исключительной наступательной силы, внешне крайним образом замаскированной.

Для непосвященного «Суффольк Коост» от носа до кормы был кораблем непрерывных «сюрпризов». В носовой части полубака была установлена обычного вида вьюшка для стального троса. Эта вьюшка внутри была пустой, чтобы дать командиру возможность осматривать из нее противника. Поблизости находился перископ, замаскированный печной трубой, внутри которой он был помещен и которая, казалось, соединялась с нагревательными установками в жилой палубе команды. Однако все это казалось не простым проявлением изобретательности, это было изобретением, которое основывалось на опыте многих боев. Что обычно происходило после того, как партия паники покидала корабль? В это время и начиналось настоящее сражение. Неприятель приступал к обстрелу мостика, желая убедиться, что на корабле никого не осталось. Стало ясно, что командир должен находиться вне мостика, хотя это шло вразрез со всеми морскими традициями и правилами. На «Суффольк Коост» неприятель мог уничтожить мостик, но командир ловушки оставался в безопасности, под защитой носовой части полубака, имея возможность вести тщательное наблюдение за лодкой. Ни командир ни его люди, проходя с мостика или с одного конца корабля на другой, не подвергались огню неприятеля, потому что прямо в полубак через трюм был проложен искусно сделанный тунель.

Если выходила из строя передняя часть корабля, то в кормовой части тоже имелся перископ, замаскированный в трубе, шедшей из камбузной печи.

Теперь, когда подводная лодка начинала обстрел, кью-шип, естественно, выходил на ветер, симулируя потерю управления вследствие повреждения машины. Это достигалось установкой трубки, специально приспособленной для выпуска пара. Важное значение радиоустановки на ловушках понятно. Поэтому кроме радиорубки,

установленной внизу на полубаке, была поставлена другая рубка. «Суффольк Коост» со своими двумя 4-дюймовыми орудиями и двумя 12-фунтовками был вооружен сильнее любой подводной лодки и уступал только подводным крейсерам, оперировавшим к югу от Канарских островов и у северо-западного побережья Африки.

Орудия кью-шипа были укрыты так искусно, что обнаружить их едва ли смог бы даже опытный моряк. Новая 12-фунтовка устанавливалась в трюм № 1, люк которого мог соответствующим образом распадаться. Первое 4-дюймовое орудие было отнесено дальше в корму, покрыто палубой, а борта могли падать вниз в момент начала действий. Второе 4-дюймовое орудие находилось еще дальше на корме и таким же образом укрыто, между тем как вторая 12-фунтовка на корме была открыта, как на обычном вооруженном коммерческом корабле. Без этого орудия ловушка могла показаться подозрительной. «Таинственный корабль» был оборудован так, чтобы после получения повреждений он мог максимальное время держаться на плаву.

В дополнение к хорошо уложенному грузу дерева он имел специально установленные водонепроницаемые переборки. Продуманная система переговорных труб позволяла командиру ловушки контролировать стрельбу своего корабля. Таким образом, маленькая ловушка с командой в пятьдесят опытных матросов и офицеров являлась почти идеальным судном для борьбы с подводными лодками.

О превосходстве нашей разведывательной службы много писалось после войны британскими и германскими писателями. Как правило, мы были всегда достаточно подготовлены к новым мероприятиям и приемам противника, с которыми нашим судам-ловушкам приходилось сталкиваться. Работа неприятельской разведки была неважной, и если поставить себя на место неопытного молодого командира германской лодки, можно понять все трудности, с какими он встречался к концу войны. Он посылался в море для потопления торговых кораблей. Практически, однако, каждый британский корабль был вооружен для обороны. Не было признаков, отличающих, какой из кораблей являлся хорошо вооруженной ловушкой, а какой нет. Командир неприятельской лодки, выходя в море, был скудно информирован своими

начальниками. Парусники, рыбачьи суда и пароходы всегда могли явиться сюрпризом, так что не легко было немцам комбинировать беспощадную атаку с достаточными предосторожностями.

Жизнь на борту небольших паровых кью-шипов, не говоря уже об опасности от мин и подводных лодок, была лишена какого-либо комфорта. Выдержки из личного дневника офицера, командовавшего кью-шипом, в немногих словах дают полное представление о жизни и быте команды на борту ловушки:

«Сильный вестовый ветер развел самую свирепую и опасную волну из всех, которые мне приходилось когда-либо видеть. Корабль медленно продвигался вперед и метался как небольшая шлюпка. На счастье нам удалось удержать нос по ветру, иначе, я думаю, нашу старую лохань перевернуло бы. Сам по себе корабль держался хорошо, хотя его движения были слишком свирепы. Волны, все время перекатываясь на корме, смыли кормовые решетки. Большая волна разбилась прямо над палубой в носу, скатившись в море по другому борту корабля и сбив вентилятор и часть паровых труб. Беспокойство овладело мною, когда на несколько секунд заклинило штурвал. Мне показалось, что корабль встанет лагом к волне.[1] Если бы это произошло, то корабль повалился бы и захлебнулся. Я никогда раньше не видел столь громадных валов...»

«Только что, сидя за столом и рассказывая друг другу занятные истории, кончил пить чай. В то же мгновение зазвенел гонг тревоги. Все мы бросились по местам... Перед тем, как раздались звуки тревоги, наш молодой сигнальщик, в первый раз увидевший море, находясь на вахте, спросил у вахтенного начальника «что это за забавная палка торчит там из воды». Вахтенный посмотрел на «забавную палку», торчащую из воды в 200 ярдах справа по нашему траверзу, крикнул: «Боже мой, простофиля, да это перископ», и быстро включил гонг. Вскоре подводная лодка открыла огонь, пробила снарядом машинное отделение и вывела корабль из управления...»

«В 11 ч. закончили погрузку дерева. Всего погрузили 599 тонн. Это должно удержать нас на плаву, если мы будем подорваны торпедой... Корабль с уголь-

---

[1] Т. е. вдоль волны. *(Прим. ред.)*

ным балластом ведет себя совершенно иначе. Он качается, но его качка легче и без таких ужасных бросков, какие были раньше... Встретили спасательную шлюпку под парусами, снятыми с потопленного корабля. Остановились и взяли их на борт. Это были: капитан, 2-й офицер, казначей механик и десять матросов, часть команды с парохода..., который был торпедирован вчера в 11 час. 30 мин. Обсуждал дневную обстановку. Сегодня мы вышли из Кен Коост Кесть с зерном в Лондон. Я буду удивлен, если встретимся с Фрицем[1]...»

И далее автор дневника рассказывает о своих переживаниях после удачного потопления германской подводной лодки за многие месяцы монотонного плавания:

«Мы прошли маяк С... в 23.30 и непосредственно перед встречей с кораблем дозора получили радиограмму от главнокомандующего: «Сделано очень хорошо. Годичная настойчивость хорошо вознаграждена»... В полночь мы стали на якорь, сразу же подошла шлюпка с доктором. Убрали раненых. Буксир привел посланную к нам вооруженную стражу для приема пленных. Мы сосчитали пленных и передали их под расписку. Когда я ввел в салон офицера, командовавшего стражей и передал ему командира германской подводной лодки, наступил торжественный момент. Два матроса с винтовками быстро приблизились и сразу же встали около него. Немец с достоинством задержался в дверях, где я стоял, и поблагодарил меня за обращение с ним. Он несомненно был очень потрясен гибелью своего корабля. Мы видели, что он был крайне мрачен, и делали все, чтобы его ободрить».

Глава XVIII

ПОСЛЕДНЯЯ ФАЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЬЮ-ШИПОВ

Блокируя Германию, мы поставили себе задачу — воспрепятствовать доставке неприятелю из Испании железа — ценного боевого материала. Испанская железная руда отличается высоким качеством. Она в большом количестве импортировалась в Германию для производства

[1] Так англичане называли немцев. *(Прим. ред.)*

лучших сортов стали. Лишение этой руды грозило германской промышленности тяжелыми последствиями. К счастью для Германии, она снабжалась еще до войны магнитной рудой из Швеции. Ввоз этой руды был крайне важен для немцев еще и потому, что война затянулась гораздо дольше всяких предположений.

Если посмотреть на карту Скандинавии, то ваше внимание привлечет Вест фиорд, который находится между Лафонтенскими островами и Норвежским материком. Вверх по нему вы доходите до Офонтен фиорда, в начале которого находится норвежский порт Нервик. Отсюда через шведскую границу в порт Люлео идет самая северная железная дорога в Европе. Нервик — это большой порт, экспортирующий железо-магнитную руду. Сюда шли германские торговые корабли, грузились, держась внутри трехмильных территориальных вод. Они старались доставить свой ценный груз в Германию, лавируя темными ночами между островов.

Нашей десятой крейсерской эскадре было поручено наблюдение за судоходством на севере. Ей вменялось в обязанность не допускать, чтобы Германия получала шведскую руду. Но необходимость корректного отношения к водам нейтрального государства и навигационные трудности у побережья, усеянного островами и полуподводными скалами, создавали тяжелые условия для выполнения этой задачи. И здесь оказались необходимыми небольшие корабли.

Нам придется вернуться назад к июню 1915 года и познакомиться с вооруженным траулером «Тенби Кестль» (лейтенант Рендель), номинально прикомандированным к десятой крейсерской эскадре, но посланным для одиночных действий у норвежского побережья, с целью перехвата германских торговых судов. Как заявил один почтенный адмирал, траулер весьма храбро держался двадцать дней, в течение которых потопил один неприятельский корабль, едва не утопил второй, и передал десятой эскадре нейтральный корабль с железной рудой. Действовать в такой обстановке было крайне трудно, потому что требовались не только быстрое решение и смелая инициатива, но и точное определение нахождения на границе территориальных вод кораблей, на которые надлежало нападать. Великий враг всех моряков — туман на этот раз оказался другом нашего траулера.

В туманную погоду у скалистого побережья капитаны судов, перевозивших руду, в поисках безопасного пути уходили столь далеко от берега, что оказывались вне территориальных вод. Благодаря влиянию магнитной руды на их компасы, они подвергались большому риску при плавании в мглистую погоду. Для того чтобы иметь возможность придерживаться берега, предпочитали пользоваться хорошей, ясной погодой.

После успеха «Тенби Кестль» еще двенадцать траулеров были расставлены у этого побережья в свирепые зимние месяцы. В дальнейшем посылки траулеров развернулись еще шире, но это могло дать полный эффект только в том случае, если сразу же были бы приняты во внимание те трудности, которые пришлось испытать «Тенби Кестль».

30 июня 1915 г. перед самым полднем «Тенби Кестль» находился в пяти милях на норд-ост от Кай-Айлет. В этот момент он заметил пароход, идущий прямо из Неро Соунд. Траулер подошел к нему и прочел имя «Балласт». Пароход не показывал никакого флага. Тогда «Тенби Кестль» поднял военный флаг и интернациональный сигнал с приказанием немедленно остановиться. На это приказание никакого ответа не последовало. Траулер, описав циркуляцию, увидел, наконец, что это был германский транспорт из Фленсбурга, и дал ему выстрел под нос. Немцы застопорили машины, положили лево руля и повернули к берегу. Траулер сблизился с ними и приказал поднять флаг, но немцы уклонились. Затем транспорту было передано указание итти на запад, но пароход не повиновался этому приказу. Лейтенант Ренделль дал капитану корабля пять минут на размышление: либо итти за ним, либо быть утопленным. Одновременно Ренделль послал радио с информацией судам десятой крейсерской эскадры: «Подошел к пароходу и высадил на борт вооруженную охрану». Но капитан «Балласта» дал полный ход вперед и переложил руль направо. «Тенби Кестль» сделал два выстрела по рулевому приводу парохода и повредил его. Немцы застопорили машины, корабль их постепенно несло по направлению к берегу. Когда подошел «Викториан», пароход находился в двух с половиной милях от берега, уже войдя в территориальные воды, и потому его пришлось освободить.

В 6 час. 05 мин. 7 июля «Тенби Кестль» находился у западного входа в Вест фиорд. Погода стояла мглистая и дождливая. На норд-весте показался большой пароход. «Тенби Кестль» дал полный ход и приказал ему остановиться. Это был шведский пароход «Малмланд», имевший на борту около 7000 тонн магнитной руды. Получив приказание следовать за траулером, «Малмланд» дал полный ход и пошел вперед. В 7 час. 30 мин. захваченный транспорт был передан «Индии», — кораблю десятой крейсерской эскадры. Прошел день, и через несколько минут после полуночи траулер снова у Вест фиорда заметил пароход, идущий со стороны Нервика. Под нос парохода был дан выстрел. Пройдя у него под кормой, траулер опознал германский пароход «Фридрих Арп» из Гамбурга. Пароходу было предложено остановиться, затем траулер подошел к нему и приказал следовать за ним. Немцы отказались повиноваться и направились к берегу. «Тенби Кестль» был вынужден сделать выстрел в корму транспорта. Это заставило пароход остановиться. Несколько раз капитан парохода отказывался выполнять приказание траулера, тогда лейтенант Ренделль дал капитану пять минут сроку, добавив, что либо пароход пойдет за траулером, либо будет потоплен. Прошло пять минут, ответа не было. Пароход дал ход вперед и пошел к берегу. Траулеру ничего другого не оставалось, как потопить его. Он был обстрелян в ватерлинию и затонул в четырех с половиной милях от берега, его команда через несколько часов была передана на крейсер «Индия». Таким образом, груз магнитной руды не попал в Германию.

Было совершенно ясно, что информация о случившемся вскоре дойдет до Германии через какого-нибудь ее агента в Норвегии, и противник примет свои меры.

Действительно 3 августа немцы отправили из Боркума к Вест фиорду «U-22». Лодка пришла в указанный ей район, сразу же увидела вспомогательный крейсер «Индию» и торпедировала его с большой дистанции, после чего крейсер затонул. Германский капитан Гайер, известный подводник во время войны, говорит: «Это был один из немногих примеров, когда подводная лодка с такой точностью нашла заранее указанный ей объект для атаки».

19 февраля 1918 г. кью-шип «Тей и Тайн» вышел из

Лервика на Шетландских островах для выполнения подобных же задач у норвежского берега, куда прибыл 22 февраля. Это был небольшой 557-тонный пароход, снабженный в Ловестофте кормовым 4-дюймовым орудием, должным образом укрытым, и двумя 12-фунтовками. «Тей и Тайн» был одновинтовым кораблем, построенным в Денди в 1909 г. с трубой, двумя мачтами и обычными стрелами. В дополнение к своим пушкам он был снабжен торпедным аппаратом, а также дымовой аппаратурой. Он находился под командой лейтенанта Макк и его помощника лейтенанта Мюльхаузер. Оба эти офицеры служили вместе на парусном кью-шипе «Результ». Укомплектовав новый корабль, лейтенант Макк привел его из Ловестофта в уединенный район Уош для прохождения артиллерийской практики и упражнений с партией паники.

Прошли месяцы. И только 22 февраля случилось интересное событие. На некотором расстоянии от острова Вачтен ловушка заметила два парохода. Курс ловушки был изменен с таким расчетом, чтобы отрезать тот из них, который шел на зюйд. Находясь в 1000 ярдах, пароход, шедший на зюйд, поднял германский флаг, после чего «Тей и Тайн» (он же «Черитон» и «Дендрири») поднял международный сигнал с приказанием немедленно остановиться. Это был «Дюссельдорф», типичный германский плоскопалубный трамп с 1700 тоннами магнитной руды на борту. Трамп не обратил внимания на сигнализацию. Под нос ему был дан снаряд. Это заставило его застопорить машины и поднять отчетный вымпел. Затем лейтенант Макк обошел трамп под кормой, наводя на него все время орудия, и занял позицию между берегом и им.

«Дюссельдорф» был пойман врасплох. На трампе не предполагали, что этот маленький пароход мог оказаться судном-ловушкой. «Тей и Тайн» спустил шлюпку с матросами, вооруженными револьверами и винтовками, под командой лейтенанта Мюльхаузера. Этот отряд высадился на неприятельский корабль, на борту которого было обнружено два норвежских таможенных чиновника и два норвежских лоцмана. Мюльхаузер приказал германскому капитану собрать свою команду. Это он быстро выполнил. Затем напуганным матросам было дано пять минут на сбор своих вещей. Капитан передал лейтенанту

судовые документы и заявил ему протест по поводу того, что корабль, по его мнению, находился в территориальных водах. Одиннадцать немцев и четыре норвежца были перевезены на кью-шип, который высадил норвежцев на шлюпки «Дюссельдорфа» в Свес фиорде, причем эти шлюпки им разрешено было оставить себе.

Британская абордажная партия состояла из двенадцати человек, но лейтенант Мюльхаузер отослал трех из них обратно на кью-шип и удержал трех германских кочегаров и двух механиков, чтобы довести приз до Англии. Эти пять человек работали под наблюдением одного из матросов с «Тей и Тайн».

Получив приказание следовать по назначению Мюльхаузер повел «Дюссельдорф» через Северное море. Я читал его личный дневник, который он вел за время этого похода. Дневник хорошо иллюстрирует неожиданные трудности, с которыми столь часто принужден был встречаться офицер с кью-шипа. Рсставшись с командой «Тей и Тайн», новый капитан «Дюссельдорфа» осмотрел навигационные средства транспорта, причем обнаружил, что попал в исключительно скверное положение. Единственная наличная карта оказалась картой лишь небольшой части Северного моря и к тому же на корабле не было секстана.

Очаровательное положение! Из-за груза магнитной руды компас имел очевидно серьезную девиацию, а в Северном море было большое количество минных полей, на которые с таким компасом легко можно попасть.

«Дюссельдорф» вовсе не являлся совершенством, он не имел даже электрического освещения. Машинное отделение было в запущенном состоянии. Вокруг него находились каюты механиков. Шкипер и его помощник размещались в надстройке под мостиком. Тем не менее «Дюссельдорф» раскачивался на зыби Северного моря, и было приятно сознавать, что все эти сотни тонн руды, в которых так нуждается неприятель, не попадут в Германию. На «Дюссельдорфе» оказался только большой запас пищи и угля, достаточный на три недели. Несколько дней хорошей погоды и корабль вскоре пересек бы Северное море и встал на якорь в британской гавани! Это, конечно, в том случае, если пароход не встретится ни с минами, ни с торпедами подводных лодок.

Перед рассветом задул штормовой ветер, вызвавший крупную волну. «Дюссельдорф» принужден был штормовать. За сутки он сделал только 30 миль. Строго говоря он находился уже не в Северном море, а в Атлантическом океане, где февраль вообще месяц тяжелый для плавания. Вечером 24 февраля были замечены острова Ромедел. Опасаясь, что неприятель мог получить известие о захвате своего корабля и попытаться выручить его, «Дюссельдорф» был уведен возможно дальше от берега.

Был ли когда-нибудь в Атлантике сделан хоть один еще такой переход без карты и с сомнительным компасом? Для определения поправки компаса брались пеленги Полярной звезды и Сириуса. В течение двух дней дул сильный вестовый ветер и волны сильно заливали корабль. Из-за тяжелого и низкоуложенного груза «Дюссельдорф» обладал стремительной качкой и уже дважды имел поломки. Вечером 26 февраля он снова остановился в третий раз. Находясь в море уже четыре дня, командир не мог точно определить местонахождение корабля. Был брошен лот, определивший глубины места в тридцать сажен. Из этого заключили, что корабль находится где-то поблизости Оутер Скеррис (на ост от Шетландских островов). Неподалеку от этого места должны были находиться германские минные поля, поставленные в этом году. Все это вызывало крайнее беспокойство. Как только закончился ремонт механизмов, курс был изменен на зюйд-ост, затем на зюйд и позже на норд-вест, в надежде увидеть землю. Но земля не появлялась, причем задул уже норд-вестовый ветер. Никто не мог сказать, находился ли корабль в Северном море или же он перешел в океан за Шетландские острова. Не были известны ни поправка компаса, ни поправка лага. Прошел день, а корабль мог оказаться к норду, зюйду, весту или осту от Шетландских островов. Но считая, что корабль находится в Северном море, Мюльхаузер решил повернуть на зюйд, пока не отойдет совершенно в сторону от минных полей Фирса и затем на зюйд-вест, пока не обнаружит землю.

Земли не открыли и 28 февраля. Не исключена была опасность, что корабль в темноте выбросится на берег. В конце концов наступило облегчение. В 6 час. 1 марта, справа по носу, был замечен огонь, который по мор-

скому альманаху был определен как Белль Рок (к осту от Плей). При следовании дальше на зюйд был обнаружен остров Мей и поблизости от него — два траулера и вооруженная яхта. Через яхту передали донесение адмиралу Стартин в Грентон о прибытии военной добычи. Поднявшись по Фирсу оф Форсу, «Дюссельдорф», наконец, отдал якорь. Это был смелый поход, сделанный при весьма тяжелых условиях.

«Тей и Тайн» тоже прошел трудное испытание. После высадки норвежских лоцманов и таможенных чиновников в Свес фиорде он вышел в море и попал в штормовую погоду, причем вода попадала даже в машинное отделение. Корабль спасся от гибели, найдя убежище в норвежском фиорде. На следующий день он крейсеровал вдоль берега в дальнейших поисках пароходов с рудой, но счастья на его долю больше уже не выпадало. 25 февраля он проложил курс на Нервик, куда и прибыл благополучно, сдав властям пленных немцев.

В марте «Тей и Тайн», в сопровождении кью-шипа «Глендейль», снова находился у норвежского побережья в поисках судов с рудой. «Глендейль» (он же «Спидуелл II» и «Q-23») был замаскированным траулером в 273 тонны, вооруженный двумя 12-фунтовками, 6-фунтовкой и двумя торпедами. 21 марта, находясь у маяка Окснес, «Глендейль» захватил германский пароход «Валерия» с 2000 тонн руды. В плохую погоду эти три корабля направились через Северное море в Лервик, но пройдя часть пути, небольшой запас угля «Валерии» оказался израсходованным. Его пришлось, сняв команду, оставить и потопить артиллерийским огнем с обоих кью-шипов.

Хотя «Валерия» не дошла до британского порта, но и Германия лишилась совершенно нового судна с запасом руды. Капитан «Валерии» с частью команды был доставлен в Лервик.

Наконец, необходимо рассказать о сражении небольшого прибрежного парохода, переделанного в кью-шип. «Стокфорс» (он же «Нарис») был реквизирован в Кардифе в начале 1918 г. и затем вооружен двумя 4-дюймовыми орудиями, 12-фунтовкой и 3-фунтовкой. Его капитан, лейтенант Харельд Аутен, имел большой опыт в службе на кью-шипах, под командованием адмирала Бейли. В прошлом Харельд Аутен командовал кью-шипом «Хизер».

30 июня 1918 г. «Стокфорс» находился приблизительно в 25 милях к зюйд-весту от Старта, продвигаясь вперед курсом вест со скоростью в 7,5 узла. Около 17 часов с правого борта по траверзу был замечен след торпеды, идущей прямо на корабль. Команда была послана по своим боевым постам, руль положен лево на борт и машинам дан полный назад, в надежде избежать торпеды, но было уже слишком поздно. Торпеда поразила корабль в правый борт против люка № 1, вывела из строя носовое орудие, совершенно разрушила переднюю часть корабля, включая мостик. Три матроса и офицер были тяжело ранены. От взрыва торпеды сразу же разнесло дерево, которым были набиты трюмы для обеспечения плавучести ловушки. На мостик и переднюю часть корабля летели 12-фунтовые снаряды и разные обломки, которые ранили первого лейтенанта, штурманского офицера, двух рядовых и увеличили повреждения переднего орудия. Быть может неприятель, возвращавшийся на свою базу с торпедой, оставшейся не израсходованной в одном из аппаратов, выпустил ее против небольшого каботажника, не желая пускать в ход своей артиллерии. «Стокфорс» был ловко пойман и садился носом в воду. Партия паники вывалила свою шлюпку и приступила к инсценировке обычной в таких случаях пантомимы. В то же время судовой врач перенес раненых в твин-дек (среднюю палубу, где развертывался лазарет). Однако и здесь было не совсем безопасно. Переборка оказалась до такой степени ослабленной взрывом, что в корму поступала вода, заполнив погреб и твин-дек до уровня трех фут. Таким образом, приходилось оказывать раненым помощь в очень опасных условиях.

Партия паники гребла по носу корабля, в это время остальная часть команды находилась на своих местах по борту ловушки, проявляя спокойствие и хладнокровие. Пост управления огнем и мостик были выведены из действия, поэтому лейтенант Аутен осуществлял командование из кормового орудийного прикрытия. Через пять минут подводная лодка всплыла на поверхность на расстоянии полумили. Она оставалась в таком положении около получаса, сохраняя крайнюю осторожность и внимательно наблюдая за каждым подозрительным движением «Стокфорса». Согласно инструкциям, партия паники начала переводить шлюпку на левый борт в направлении

левой кормовой части корабля, желая привлечь к себе неприятеля, который теперь перешел на левый борт ловушки, находясь от нее всего лишь в трехстах ярдах. Как только неприятель пришел на траверз «Стокфорса», ловушка расшифровала себя. В 17 час. 40 мин. оба 4-дюймовых орудия кью-шипа открыли огонь. Первый снаряд из кормового орудия пролетел над боевой рубкой лодки, снес радиотелеграф и один из перископов, второй попал прямо в центр боевой рубки и сорвал ее, подбросив высоко в воздух находившегося на ней человека.

Второе 4-дюймовое орудие «Стокфорса» своим первым выстрелом попало неприятелю в ватерлинию. Из лодки начал выходить большой столб голубого дыма. К моменту гибели лодки она уже получила двадцать прямых попаданий. Неприятель ушел под воду, оставив на поверхности большое количество обломков. В то же время «Стокфорс» находился в отчаянном состоянии. Предпринято было все, чтобы спасти его от затопления. Отозвав обратно партию паники, командир дал машинам полный ход вперед, пытаясь достичь ближайшего берега и выброситься на него, так как корабль быстро кренился на правый борт и погружался носом. В 18 час. 30 мин. два траулера подошли к кораблю. «Стокфорс» уже зарывался носом и большей частью правого борта, поэтому все раненые и половина команды были переправлены на один из этих траулеров.

С командой добровольцев кью-шип снова пошел вперед, но машинное отделение и грузовой трюм были уже почти полностью заполнены водой. Всем стало ясно, что «Стокфорс» обречен на гибель.

Но вскоре подошли два британских миноносца, и в 17 час. 15 мин. находясь у Болт Тейль, всего в нескольких милях от Плимут Соунда, командир «Стокфорса» отправил с корабля судовую команду, оставшись на борту с одним только первым лейтенантом. Пятью минутами позже динги с миноносца сняли их обоих и еще через пять минут «Стокфорс» окончательно затонул.

Эта схватка «Стокфорса» с лодкой характеризует действия кью-шипов на высшей точке их развития. В этом бою участвовали опытнейшие офицеры, знавшие все тонкости своей профессии и сражавшиеся друг с другом на исключительно искусно построенных кораб-

лях. В этой дуэли первый раунд был несомненно выигран подводной лодкой, торпеда которой попала в цель и причинила такие разрушения, что корабль сразу же оказался осужденным на гибель. Во втором раунде, когда партия паники успешно завлекла неприятеля на нужную дистанцию и пеленг, победа явно склонялась на пользу «Стокфорса» Настал третий раунд, во время которого кью-шип сделал все возможное для уничтожения лодки. По всем данным и признакам лодку следовало считать затопленной. Но на самом деле, невзирая на свои тяжелые повреждения, подводная лодка умудрилась все-таки вернуться в Германию. «Стокфорс» смог добраться только до Плимут Соунда, где ждала его окончательная гибель.

Такой результат боя ловушки с лодкой может быть некоторыми назван неопределенным, многие могут счесть его в пользу неприятеля.

Это не так. Потеря небольшого прибрежного парохода, временно обращенного в военный корабль, имела для нас мало значения, тогда как у немцев подводные лодки были в ограниченном количестве. Лодка, сражавшаяся со «Стокфорсом», надолго вышла из строя, и для немцев это было большим уроном.

Кью-шипы появились в то время, когда все другие методы, казалось, уже не были эффективными в борьбе с подводными лодками противника. Ловушки стали удачно действовать, достигли расцвета своей деятельности, а затем началось их естественное увядание, так как лодки противника приспособились к новым условиям войны.

ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

Стр.	Строка	Напечатано	Следует читать
48	22 св.	3000 ярдов	на дистанции 3000 ярдов
74	12 сн.	затонул	затонула
101	17 и 20 сн.	на носу	по носу
133	2 сн.	в 2000	в 2000 ярдов

Суда-ловушки. Зак. № 3754.

лях. В этой дуэли первый раунд был несомненно выигран подводной лодкой, торпеда которой попала в цель и причинила такие разрушения, что корабль сразу же оказался осужденным на гибель. Во втором раунде, когда партия паники успешно завлекла неприятеля на нужную дистанцию и пеленг, победа явно склонялась на пользу «Стокфорса» Настал третий раунд, во время которого кью-шип сделал все возможное для уничтожения лодки. По всем данным и признакам лодку следовало считать затопленной. Но на самом деле, невзирая на свои тяжелые повреждения, подводная лодка умудрилась все-таки вернуться в Германию. «Стокфорс» смог добраться только до Плимут Соунда, где ждала его окончательная гиб

нек
его

хо
дл
ло
вш
не

м
с
у
н
как лодки противника приспособились к
войны.

ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

13543

3р. 50к.